

N° 326. — 7^e Année
(Tous les Jeudis)

8 Décembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR



Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

La Ceinture d'Or aux Folies-Bergère
Un tour de hanche en tête porté par Pons à Madrali-Ahmed.

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 et 280-56
Télég. SOCIÉTÉ PARIS

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES



Adresse Telegr.: AMCHARLEY, PARIS
 Téléphone = 549-77 509-36

C. L. Charley

La Semaine Comique, par Henriot.



— Les Sports sont indispensables à connaître. Si on vient à être attaqué par des Apaches, vous avez alors le choix entre la Boxe pour vous défendre et la Course pour fiche le camp.



— Votre voiture marche admirablement.
 — Oui, elle a une belle santé; mais c'est parce que je lui fais passer l'été dans la montagne et l'hiver dans le midi...



— Joseph, vous êtes ici pour tout faire, vous allez me servir d'entraîneur.
 — Mais, Monsieur, je ne connais pas la boxe.
 — Il ne s'agit pas de rendre les coups, vous n'aurez qu'à les recevoir.



— Garçon!
 — Monsieur...
 — Pourquoi votre patron n'a-t-il jamais songé à utiliser ses biftecks pour en faire des enveloppes incroyables de pneumatiques?

ONGUENT ROUGE MÈRE

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SURE des Boiteries, Ecarts, Molettes, Engorgements, Eparvins, Courbures

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3,50

P. MÈRE DE CHANTILLY À ORLÉANS

EMBROCCATION MÈRE

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL

TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5^f
 franco en Gare: 5^f60.

23, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

Automobiles RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises

GAGNANT de la Coupe GORDON-BENNETT (1904)

SUSPENSIOIR MILLERET élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50 pour VARICOCELES, HYDROCELES, CAVALIERS, BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES. LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ASTHME et Catarrhe guéris par les Cigarettes ESPIC (Boîte 2 fr.) ou la Poudre

MOTO NAPHT

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens toutes races, de garde, de chasse et d'appartement

109, b. Exelmans (Paris-16)

Maison d'élevage en Seine-et-Oise

PRIX MODÉRÉS

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une action absolue, guérissant en 48 HEURES les écoulements qui geignent autrefois semaines de traitement par le copahu, le cubébe, les opiaïts et les injections.

113, faub. St-Honoré, PARIS

MOTEUR avec GARDE-ROBE

Bouche à feu retirant sous le siège

DUPONT

Fabricant breveté s. r. d. g.

FOURNISSEUR DES HÔPITAUX

PARIS, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RECOMMANDATIONS

Envoi Free Catalogue contenant 423 fig.

AUCUNE MALADIE de la PEAU N'EST INGUÉRISSEABLE

Avant de prendre des drogues de toutes sortes soit disant dépuratives plus nuisibles qu'actives à M. GABORIT, Pharmacien, à Lorient

Ecrivez le Dépositaire Général du Remède du Dr FONTAN qui envoie gratis brochure explicative indiquant le moyen de guérir radicalement toutes Maladies de Peau: Dartres, Ulcères, Démangeaisons, Eczéma, Boutons, etc., et tous vices du sang. — A l'appui plus de 5000 Attestations.

EN VENTE A PARIS: PHARMACIE MÉTROPOLITAINE, 32, Faubourg Montmartre.

GAZ A LA CAMPAGNE

Installations rapides, économiques et à la portée de tous donnant la lumière et le chauffage sans danger

Prix: depuis 35 francs, bec et fourneau compris

DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A

M. DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine)

Téléphone: 102

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS 18 fr.
ETRANGER 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

8 Décembre 1904. — N° 326

Pierre Lafitte et C^{ie}, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1^{er})

POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET C^{ie}, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ

PAGES D'ANNONCES, la ligne . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE 750 fr.



LE ROI DE PORTUGAL

Le roi Carlos de Portugal, qui sera la semaine prochaine notre hôte, en même temps que la reine Amélie, est un cavalier émérite. L'équitation et la chasse sont d'ailleurs ses sports favoris. Il chassera le 17 décembre prochain à Rambouillet chez le Président de la République. (Voir article page 994).

Ce que deviennent les Gloires du Turf



*Ouistreham, par Mourle et Angelina.
A couru sous les couleurs de M. G. Carré et gagné
en 1898 à Caen.*



*Ibos, par Grandmaster et Infidèle.
A gagné à 3 ans, en 1898, sous les couleurs de
M. Thomas, le Prix de la Bièvre, à Auteuil.*

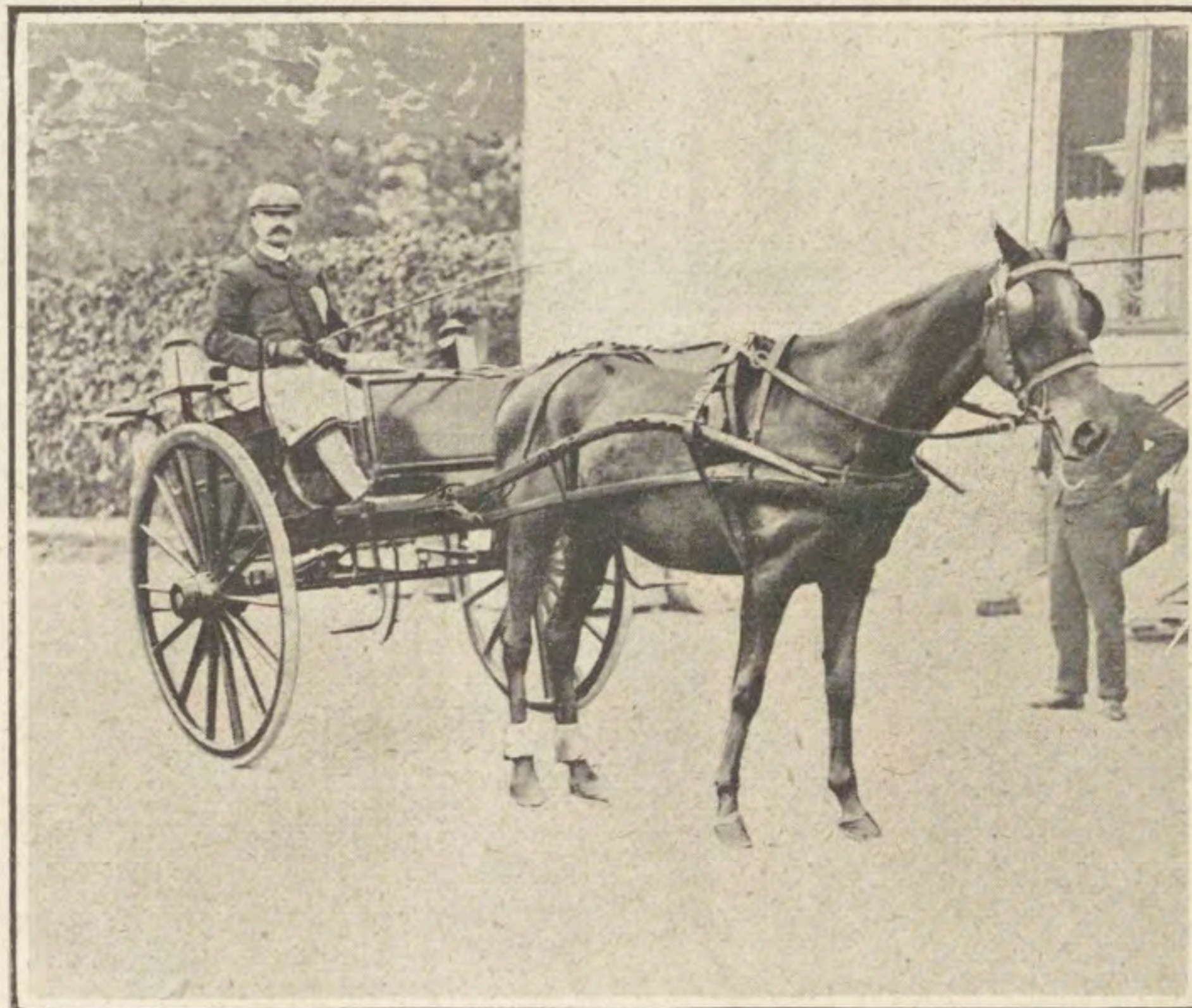


*Pontet Canet, par Floréal et Sublime-Porte.
A gagné à 3 ans, en 1902, sous les couleurs de
M. Olry, le Prix St-Christophe, à Maisons-Laffitte.*

*D'aucuns nient encore l'utilité du
pur sang, et prétendent que,
sorti des hippodromes, un cheval de
course est incapable de gagner son*

IL est certainement rare pour un gagnant de Grand Prix de terminer sa carrière entre les brancards d'un fiacre ou à la flèche d'une Daumont; cependant, les habitués des champs de courses ont l'occasion de voir chaque jour, ainsi attelé, non point un gagnant de Grand Prix, mais un troisième de cette sensationnelle épreuve. Mansour, arrivé en 1894 derrière Matchbox, le champion anglais, et le vainqueur Dolma Baghtché, au baron de Schickler, tire un fiacre parisien à l'allure d'un recordman de raid. Et chaque fois que le vétérinaire Chapard, de Chantilly, vient assister aux épreuves du Bois, d'Auteuil, de Maisons-Laffitte, c'est Mansour qui le conduit.

Se doute-t-on aussi qu'à l'un des vans qui viennent à chaque réunion de courses attendre les éclopés ou les



*Salamine, fille de Bend'Or, demi-sœur d'Ormiston.
Attelée à la charrette de M. Mesnard, directeur du Haras de Gouvieux.*

*avoine. Cependant nombreux sont
les réformés du turf qui font encore
et pendant longtemps un excellent et
souvent très dur service.*

fatigués pour les reconduire chez Macquart ou à leur écurie, sont attelés trois anciens concurrents dont deux au moins, Buzançais et Pontet Canet, ont montré en plat comme en obstacles une certaine qualité? Quant au troisième, Monsieur X..., il n'a fait qu'une seule apparition sur le turf. Il n'est pas étonnant de voir d'anciens lauréats de pistes servir de hacks à nos jockeys et à nos entraîneurs, comme Loustic, qui vient revoir, chaque matin, les terrains d'entraînement; c'est le hack du jockey Mac Intyre. Une fille de Bend'Or, Salamine, conduit la charrette du directeur du Haras de Gouvieux, M. Mesnard, qui représente sur les champs de courses le Lloyd anglo-français. D'autres sont devenus chevaux de chasse et excellent dans leur nouveau métier, tels Pouzac et Rolly



Confident est devenu cheval de fiacre.



*Un van attelé de trois anciens cracks, Buzançais,
Monsieur X et Pontet Canet.*



*Muguet tire la charrette anglaise d'un entraîneur
connu.*



*Tristan, par Fontainebleau ou Achille et Rose des Alpes.
A disputé sans succès, sous les couleurs du duc de Feltre, quelques prix à réclamer.*

*Gaston, par Master of the Horse et Circassienne.
A gagné une course plate en Belgique sous les couleurs de M. Liénart.*

Polly, au maître d'équipage du Rallye Chambly, le prince Murat.

Brush, qui eut son heure de célébrité, mène le cab de M. Balsan, après avoir fait triompher la casaque noire et turquoise sur maints hippodromes de Paris et de la province. Alcide est attelé chez le baron Finot : ce fils de Stracchino et Germaine n'eut d'ailleurs qu'une modeste carrière.

Beaucoup d'anciens lauréats de nos hippodromes sont chez des loueurs ; ils font le fiacre ou la voiture de remise ; j'ai cité Mansour ; je pourrais encore citer Ouistreham, Tristan II, Pontet Canet, Gaston, Confident, etc. Gibraltar est chez un particulier. Il en est qui sont chez des bouchers, comme Ibos, ou chez des épiciers, comme Damoiseau.

Plus nombreux sont encore ceux



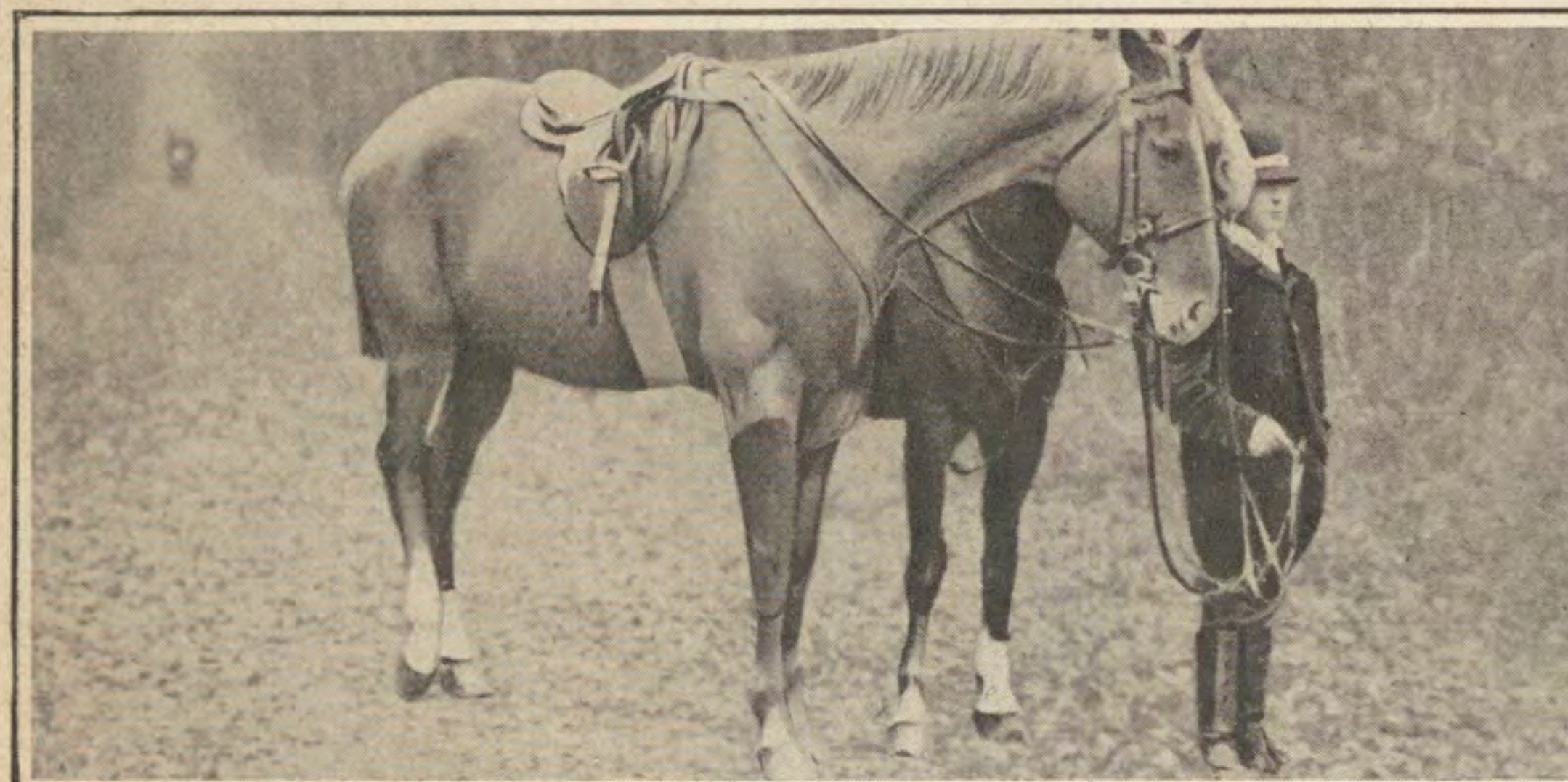
*Le fameux Mansour.
Arrivé troisième dans le Grand Prix de Paris, portant les couleurs du baron de Rothschild ; est au fiacre aujourd'hui et conduit souvent le vétérinaire Chapard.*

qui, vendus au Tattersall, chez Chéri ou au Sporting, deviennent chevaux d'armes d'officiers. Un d'eux, Crons-tadt, fait chez M. Teisset un service de voitures ; il a même pris part à notre raid hippique international Bordeaux-Paris et a couvert très correctement les 746 kilomètres en 7 jours.

C'est que le pur sang est un cheval merveilleux, apte à tous les services, résistant, et pourvu qu'il ait de bons soins et une bonne nourriture, il peut durer beaucoup plus qu'un demi-sang. Du reste, n'avons-nous pas vu, dans notre raid, tous les chevaux de sang ou près du sang arriver tous et dans d'excellentes conditions ?

Il en est, enfin, d'autres qui terminent leur carrière sur la table de quelque festin hippophagique.

(Clichés Lagrange). PAUL MÉGNIN.



*Pouzac est aujourd'hui le cheval de chasse du prince Murat.
Nouvelle destinée qui n'est pas une déchéance.*



*Loustic, par Lutin et Layette.
Après avoir fait triompher les couleurs de M. Bouchy sert de hack à Mac Intyre.*

NOTRE NUMÉRO DE NOËL

LORANT-HEILBRONN, LUCIEN METIVET et LANOS

A l'instar des années précédentes, la *Vie au Grand Air* publiera le 20 décembre prochain un numéro de Noël qui sera un véritable cadeau artistique. Sous une couverture en quatre couleurs d'une actualité symbolique, nos lecteurs trouveront, outre le numéro ordinaire, un supplément de huit pages ILLUSTRÉ EN QUATRE COULEURS sur les

Sports d'autrefois et d'aujourd'hui

Les deux maîtres de la plume qui ont nom

HUGUES LE ROUX ET PIERRE LOUYS

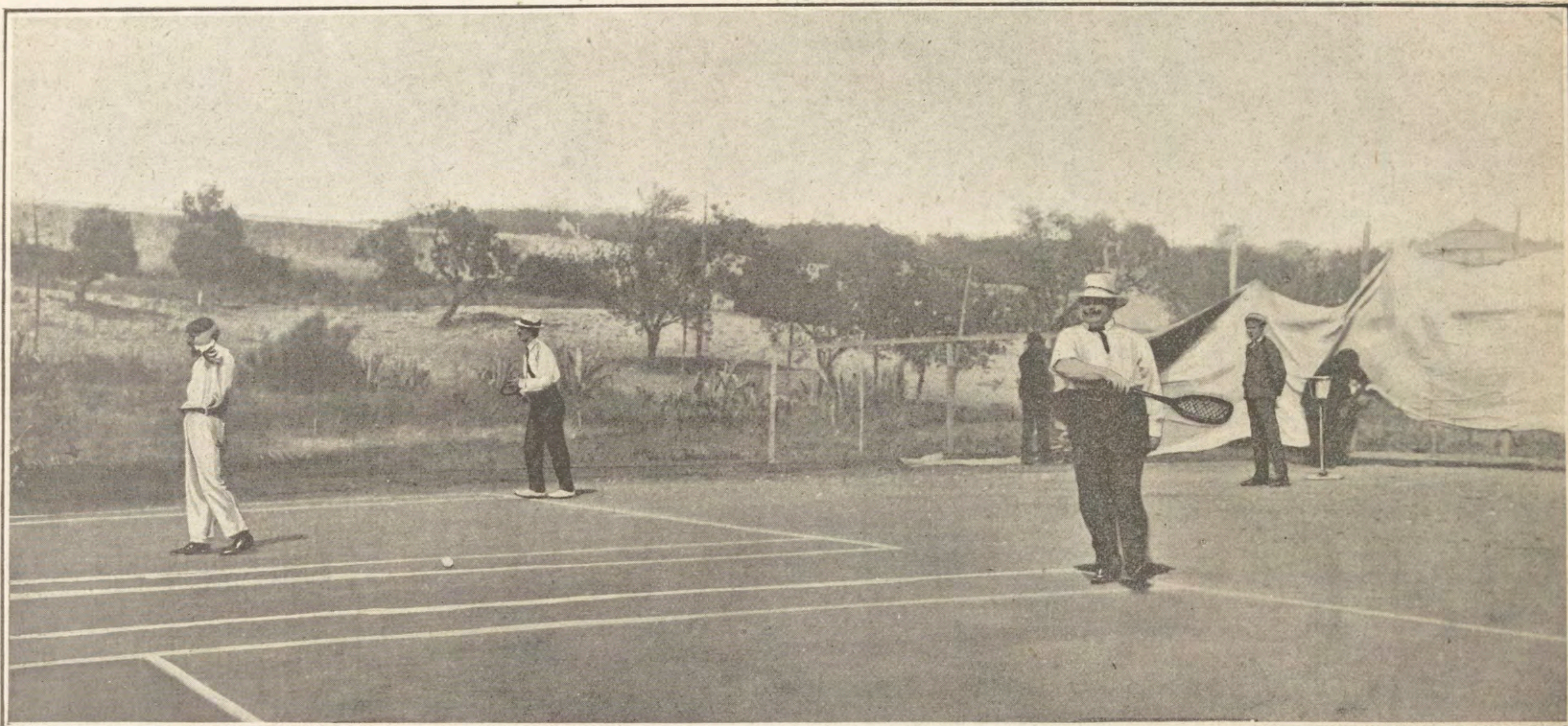
ont bien voulu leur présenter, celui-ci le sport antique, celui-là le sport moderne que symbolisèrent d'autre part en de délicieuses et artistiques aquarelles les délicats artistes :

Nos lecteurs trouveront en outre dans ce numéro une double page hors texte en quatre couleurs, contenant les portraits des huit hommes désignés par leur plébiscite comme les champions dans chacun des huit sports que nous leur avons proposés.

Ce hors-texte dû au pinceau de WIDHOPF constitue une prime d'une véritable valeur artistique que tous voudront conserver et faire encadrer.

Ce numéro, qui sera vendu un franc, sera sûrement rapidement épuisé, aussi prions-nous nos lecteurs de prendre la précaution de le commander d'avance et d'urgence à leur marchand de journaux. Il sera envoyé gratuitement à tous nos abonnés, anciens et nouveaux.

LE ROI DE PORTUGAL SPORTSMAN



Le roi de Portugal

Le roi de Portugal et des Algarves, qui chasse en ce moment en Angleterre, passera, à son retour, quelques jours en France.

Carlos I^{er}, qu'accompagnera la gracieuse

Le roi de Portugal est un fort chasseur; devant l'Eternel, et dans ses déplacements, lorsqu'il est l'hôte d'un souverain ami, il met une certaine coquetterie à éclipser tous les nemrods dont nous entretenons les chroniques.

Comme tireur, Carlos I^{er} est hors pair. Dédaignant la posture classique du parfait chasseur, il s'amuse à tirer d'une main avec son fusil qu'il tient comme un pistolet.

Chassant un jour avec un diplomate français, le roi, parodiant un mot du père Bouhours, dit en lui désignant de la tête un lièvre qui déboulait : « Je vais ou je vas le tuer... Les deux se disent », ajouta-t-il avec un sourire plein de finesse, tandis que le malheureux rongeur touché mortellement esquissait une dernière convulsion.

Les Anglais, qui ne cachent jamais leur admiration pour tous les exercices physiques, surtout s'ils sont pratiqués par une tête couronnée, ne tarissent pas d'éloges sur l'adresse du roi.



Le roi de Portugal à la chasse.

jouant au tennis.

reine Amélie, débarquera le 11 décembre prochain à Cherbourg.

Un train spécial les amènera à Paris, où les souverains se reposeront de leurs exploits cynégétiques.

Carlos I^{er} n'est pas seulement un excellent chasseur, il est aussi un cavalier extraordinaire, peut-être même le meilleur homme de cheval de son royaume.

L'armée portugaise, qui compte des officiers distingués, manquait cependant de bons cavaliers à l'avènement du roi. Depuis, la cavalerie portugaise est devenue une pépinière de centaures qui, sans égaler notre école de Saumur, mérite cependant une place honorable. Le roi de Portugal est aussi un fervent du tennis, du golf, et même du ping-pong. En somme, Carlos I^{er} est un sportsman qui s'intéresse à toutes les manifestations sportives, et les suit avec un intérêt qui lui a valu bien des critiques.

Malgré ces out-door et indoor sports, le souverain du Portugal est de forte corpulence, et les exercices les plus violents même ne le font pas maigrir...

Ajoutons que la semaine prochaine le roi chassera avec le Président de la République à Rambouillet.

LÉO D'HAMPOL.

La Coupe Gordon-Bennett - Un Circuit sous la neige

On sait que de nombreux circuits ont été proposés pour la Coupe Gordon-Bennett. Notre photographe Simons, parti pour explorer celui qui circule aux environs de Clermont-Ferrand, a été arrêté par une tempête de neige.

7 heures et demie du matin.

LES 24 chevaux de la voiture mise à notre disposition par M. Michelin réveillent par leur ronflement les paisibles voyageurs de l'Hôtel de la Poste de Clermont. Nous sommes équipés comme des explorateurs qui iraient découvrir le



Le carrefour des Quatre-Routes, à 2 kilom. de Clermont. On prend l'ancienne route nationale, maintenant déclassée sous le n° 30 (Chemin de grande communication).

de Knyff, les Charron, les Girardot, passaient triomphants

La neige a succédé à la pluie ; nous montons toujours, et après avoir savamment viré au Grand Tournant, nous approchons bientôt du col de la Moréno.

Il fait un froid piquant ; les flocons de neige collent à

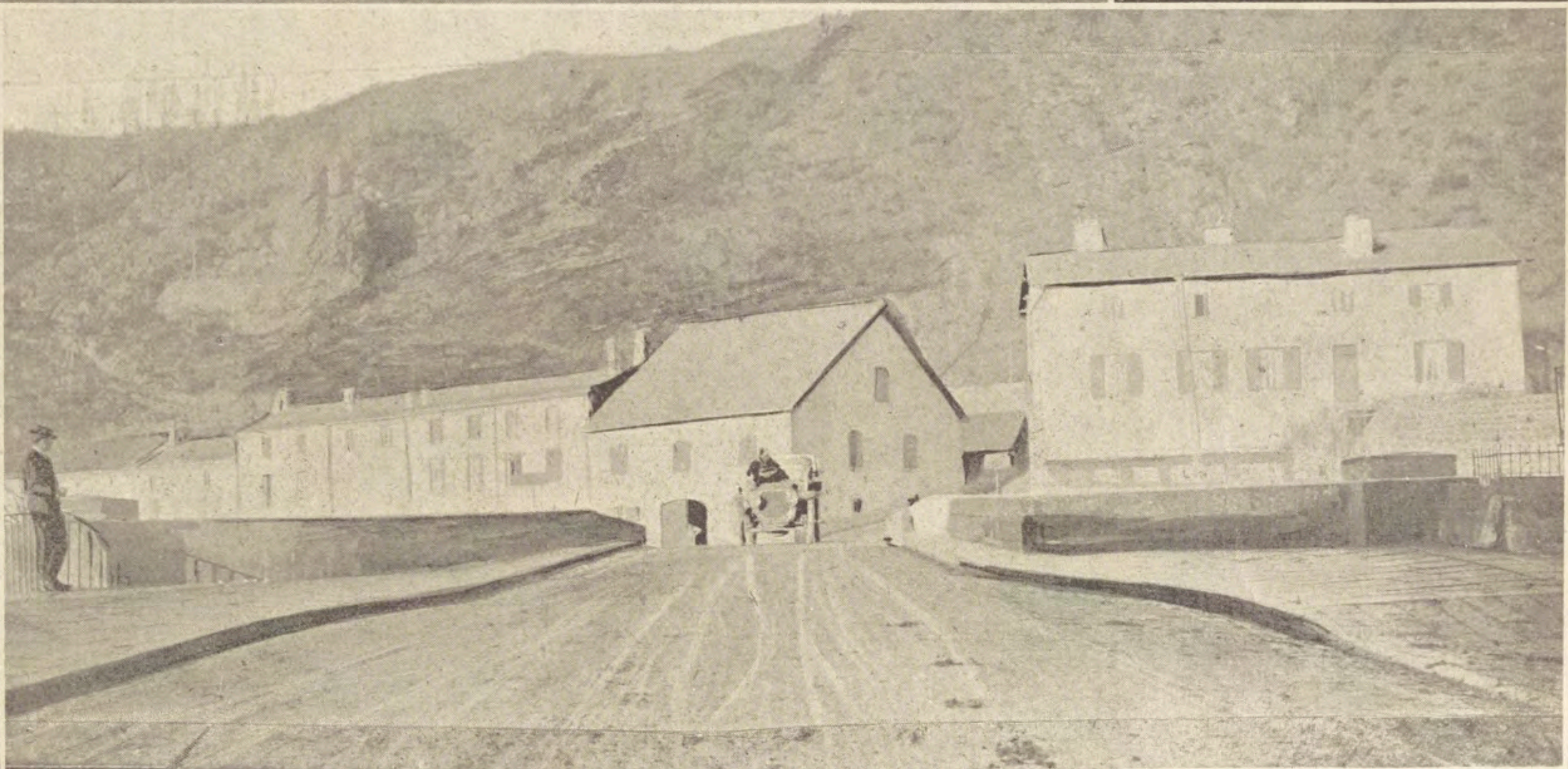
Le Grand Tournant, sur la route de la Baraque.

Virage dangereux, à 796 mètres d'altitude.

Pôle Nord ; il est vrai qu'on nous a signalé la neige dans la montagne et qu'une pluie froide tombe abondamment.

Nous démarrons et nous voilà bientôt à deux kilomètres de Clermont-Ferrand, au lieu dit « les Quatre-Routes ». Nous prenons celle de la Baraque qui monte en lacets avec trois virages assez prononcés.

Elle est bien connue des chauffeurs, cette route de la Baraque ; c'est là que calèrent, dans le Tour de France automobile, nombre de voitures et tricycles, tandis que les



Le mauvais passage à niveau à angle droit sur la ligne de Tulle à Clermont (811 mètres d'altitude). On prend à gauche la route de Vauriat.

L'entrée de Pontgibaud. On vire à gauche.

nos lunettes ; nous sommes forcés de les enlever ; nous ne voyons pas à dix mètres devant nous.

Nous voilà arrivés au fameux col : 30 centimètres de neige, la tempête fait rage et nous sommes bientôt enveloppés par un épais brouillard.

Tant bien que mal, je veux prendre un cliché de cette bourrasque à 1.100 mètres d'altitude ; mon conducteur Vidal range la voiture au bord

LA VIE AU GRAND AIR

de la route et pose pour un instant au milieu de la rafale.

En mettant au point, on croirait assister à une féerie du Châtelet, et les flocons neigeux se reflètent et glissent sur le verre dépoli de la chambre noire comme une pluie de blancs confettis.

Nous avons pu, le lendemain, reprendre dans l'autre sens une partie du circuit.

La route nationale, qui part de Clermont, serpente au flanc de la montagne ; à six kilomètres des Quatre-Routes, nous trouvons un virage assez dur au pont de Sayat.

Nous montons, et à 700 mètres d'altitude, la neige repa-
rait, bien qu'un soleil nous



C'est qu'on rencontre le plus souvent sur la route.

Des attelages de bœufs, et surtout des chiens qui courent après les autos.

Attention au passage à niveau qui est très mauvais, surtout très étroit ; deux voitures passeraient juste de front ; il aurait besoin d'être élargi.

Nous continuons et nous voilà bientôt dans les bois de Riom. La route a 12 mètres de large et file droite jusqu'à Vauriat ; on aurait dix kilo-

Le passage à niveau du Cratère, sur la ligne de Pontgibaud à Volvic.

Au fond, les monts Dôme et le Cratère.

inonde de ses rayons qui ne nous réchauffent pas beaucoup.

La vallée est toute enveloppée de brume ; au fond, la chaîne des puys se silhouette sur l'horizon et esquisse une ligne qui se confond dans un ciel chargé d'épais nuages.

Que ce paysage doit être merveilleux par une belle journée d'été !

Nous nous remettons en marche et nous filons toujours plus haut jusqu'au Cratère.



Un virage sur le pont de Sayat. Une des descentes les plus pittoresques du parcours.

mètres à faire en pleine vitesse.

Nous arrivons au passage à niveau de Vauriat, ligne de Clermont à Tulle ; — il est bien plus large que celui du Cratère, mais il ne lui cède en rien comme difficultés par son passage à angle aigu. La route continue en serpentant jusqu'à Pontgibaud. A signaler une mauvaise entrée du pont.

En résumé, belle route, mais que de côtes et de virages !
SIMONS.

A 6 kilomètres de Clermont. La route est encaissée dans la montagne, au bord d'un précipice.

UN MINISTRE DE LA GUERRE SPORTSMAN

LA VIE AU GRAND AIR



M. BERTHEAUX, MINISTRE DE LA GUERRE, FAISANT ASSAUT AVEC LE MAÎTRE RUE

M. Bertheaux, qui vient de remplacer rue Saint-Dominique le général André, est, quand la Chambre et la Bourse lui en laissent le loisir, un pratiquant fervent de tous les sports. Mais c'est le cheval et l'escrime qu'il cultive de préférence. « Il est inlassable », dit son professeur, l'excellent maître Rue, avec lequel notre photographie le représente faisant assaut dans le jardin de la superbe propriété que possède à Chatou M. Bertheaux.

LES ETAPES DU RECORD DE L'HEURE



Le docteur Turner, le seul qui battit le record du monde sur tricycle avec 34 kilom. 008 (1890).

Les récents événements — certains malheureusement tragiques — survenus dans le sport cycliste, ont ramené l'attention sur le record de l'heure. De toutes les performances figurant au Livre d'Or du cyclisme, c'est, en effet, la plus ancienne, celle dont l'histoire est la plus glorieuse et comprend les noms des champions les plus fameux.



Osmond, le premier qui dépassa les 40 kilomètres avec 40 kilom. 173 (1893).

DEPUIS la naissance du sport cycliste, mais plus particulièrement en ces dernières années, le record de l'heure a tenu une place prépondérante parmi les performances réalisées sur les vélodromes du monde entier.

Prenons, par exemple, les deux points extrêmes du tableau : le premier titulaire du record de l'heure est l'Anglais Doods, qui, le 25 mars 1876, couvre dans les soixante minutes la distance de 25 kil. 508, tandis que son détenteur actuel, Darragon, a franchi, voilà quinze jours à peine, tout près de 88 kilomètres dans le même laps de temps. Pour ne pas avoir été obtenue d'un seul coup, la différence n'en est pas moins formidable. Certes, il est permis d'affirmer que le Parc des Princes est plus « vite » que l'espèce d'allée de mâchefer qu'on décorait du nom de piste vélocipédique du temps de Doods, Cortis et Bob English. D'autre part, la bicyclette à caoutchoucs pneumatiques de Darragon est évidemment supérieure de beaucoup comme roulement et facilité de propulsion au grand bicycle à caoutchoucs pleins monté par les premiers recordmen de l'heure. Enfin, admettons, un instant, que les coureurs actuels, représentés par Darragon, soient supérieurs aux champions d'il y a vingt-cinq ans, sinon au point de vue athlétique proprement dit, du moins sous le rapport des soins et de la préparation musculaire.

Même en admettant que tous ces points soient acquis, cela ne suffirait pas à expliquer pourquoi la distance du record de l'heure actuel est presque quatre fois supérieure à celle que couvrait le meilleur homme de l'époque, au moment où les cyclistes songèrent, pour la première fois, à essayer leurs forces sur soixante minutes.

Il découle donc indubitablement que le plus clair du gain énorme réalisé dans le tableau du record de l'heure est imputable au perfectionnement extrême des engins d'entraînement, purement et simplement. Ce qui revient à dire qu'au point de vue sport, la progression du fameux record, surtout en ces dernières années, n'a qu'une valeur relative.

C'est donc surtout le côté « mécanique », si j'ose m'exprimer ainsi, qui apparaît intéressant, dans les diverses étapes du record que représente notre graphique. A ce point de vue, son étude est pleine d'enseignements qui résument l'histoire du sport cycliste toute entière. Suivez-en toutes les progressions ; et

vous verrez que chaque saut important, correspond bien à un perfectionnement dans la manière d'entraîner.

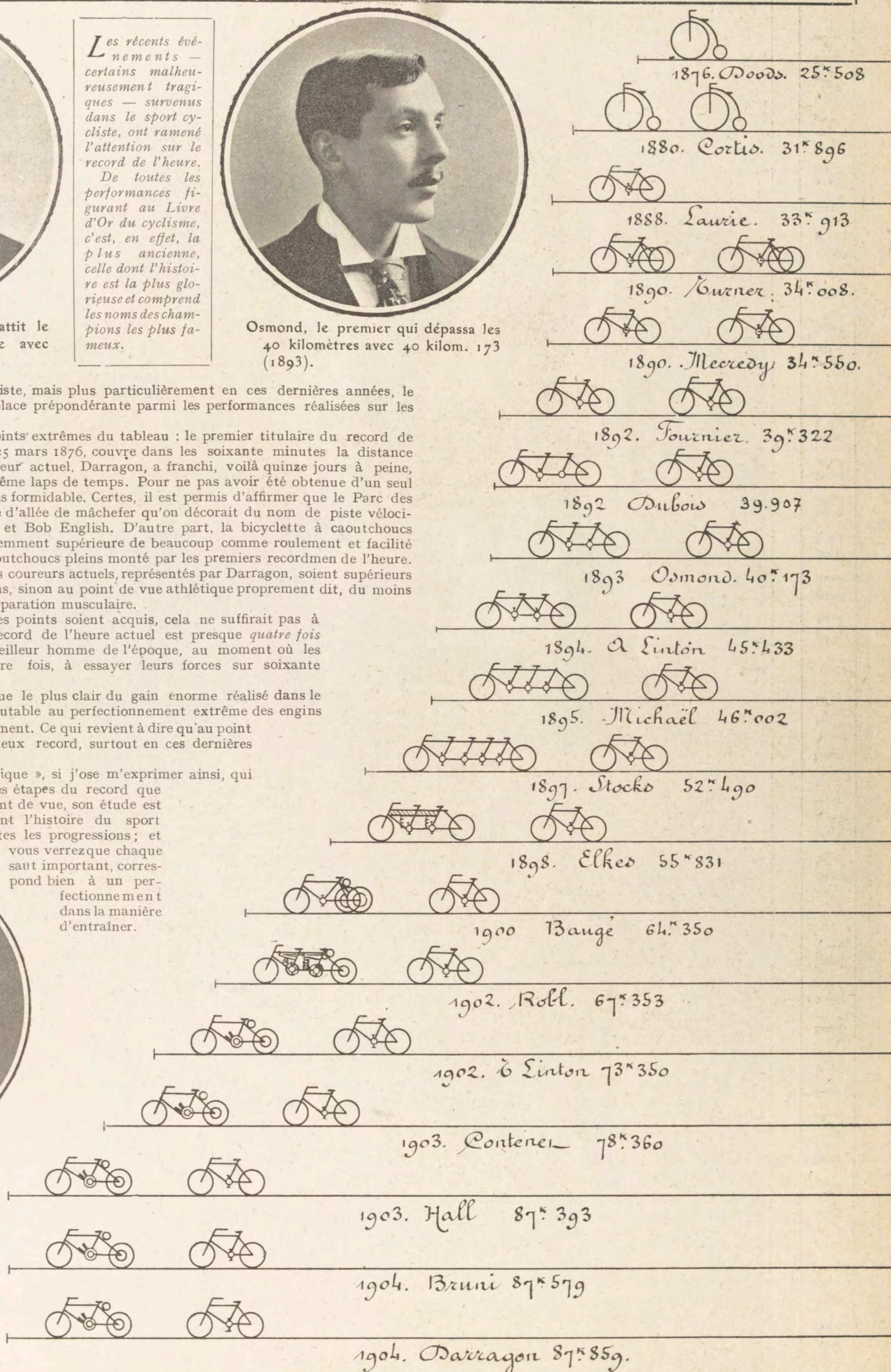


Darragon, détenteur actuel du record avec 87 kilom. 859 (1904).

Il est de fait que l'effort du coureur derrière la motocyclette et son coupe-vent est réduit au minimum. L'homme descend de machine après avoir dépassé les 80 dans l'heure sans un essoufflement, alors qu'on emportait Cortis et Osmond, à bout de forces, à la fin de leur record.

VICTOR BREYER.

Graphique comparé des distances couvertes dans l'heure par quelques-uns des principaux détenteurs du record, avec leur machine et leur mode d'entraînement.



Conseils aux Débutants sur la Lutte

par Maurice GAMBIER

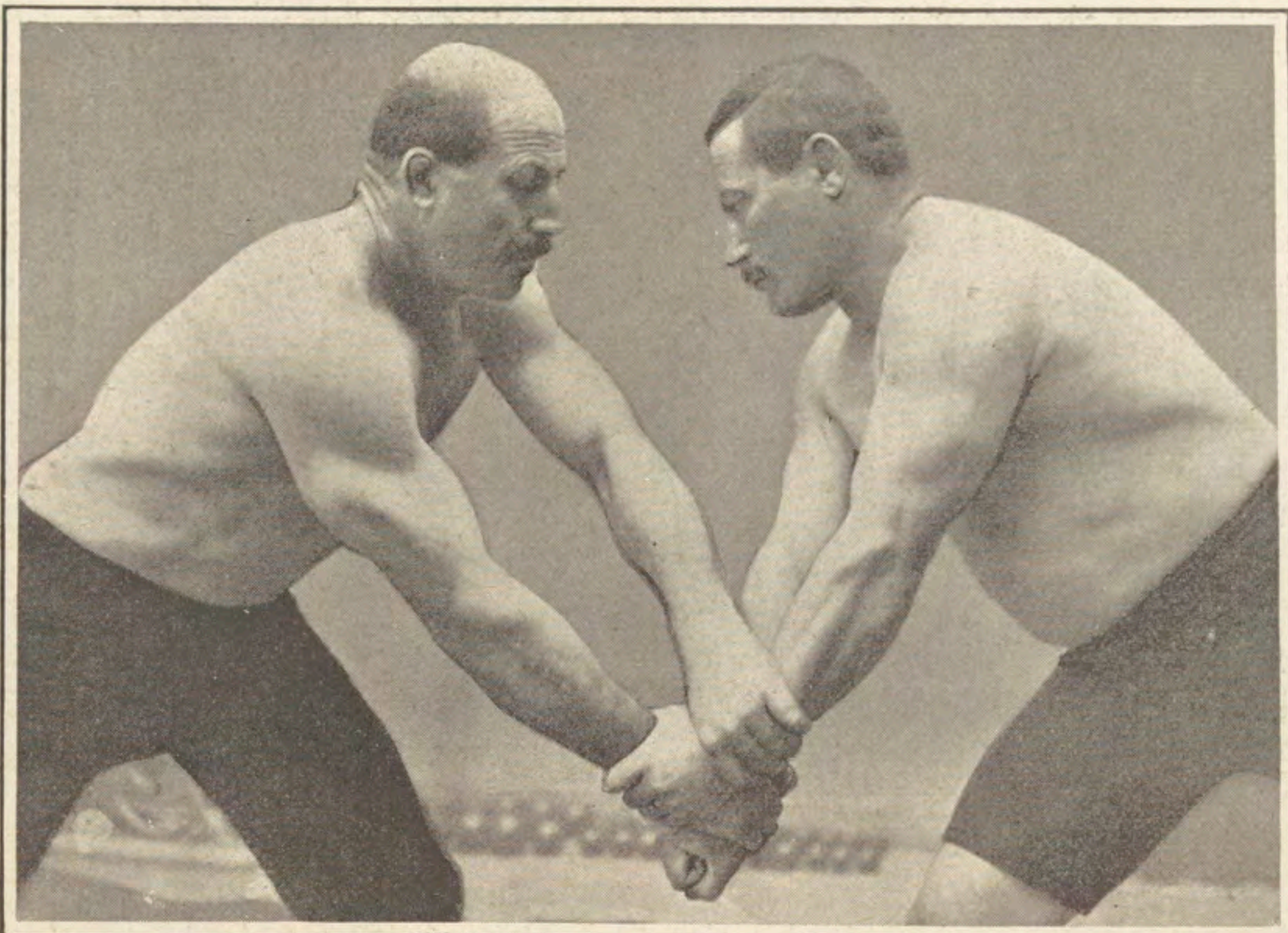


Maurice Gambier.

Le nombre des jeunes gens qui s'adonnent au sport de la lutte augmente de jour en jour. Beaucoup d'entre eux n'ont pour guider leurs premiers essais que des démonstrateurs dont la science n'égale pas la bonne volonté évidente. Nous avons pensé qu'il était intéressant de demander à Maurice Gambier,

POUR faire un bon lutteur, il ne suffit pas d'être fort. Evidemment, les moyens physiques que vous a donnés la nature ne sont pas à dédaigner. Ils constituent un appoint indispensable dans la pratique d'un sport où l'on est appelé à rencontrer des hommes d'une vigueur exceptionnelle.

Mais une chose de laquelle les débutants doivent avant tout se pénétrer, c'est qu'il est indispensable, si l'on veut lutter, d'avoir le « cœur bien attaché ». L'homme qui n'est pas



Comment on assure une prise de poignets.
Bien saisir le poignet le plus près possible de la main.

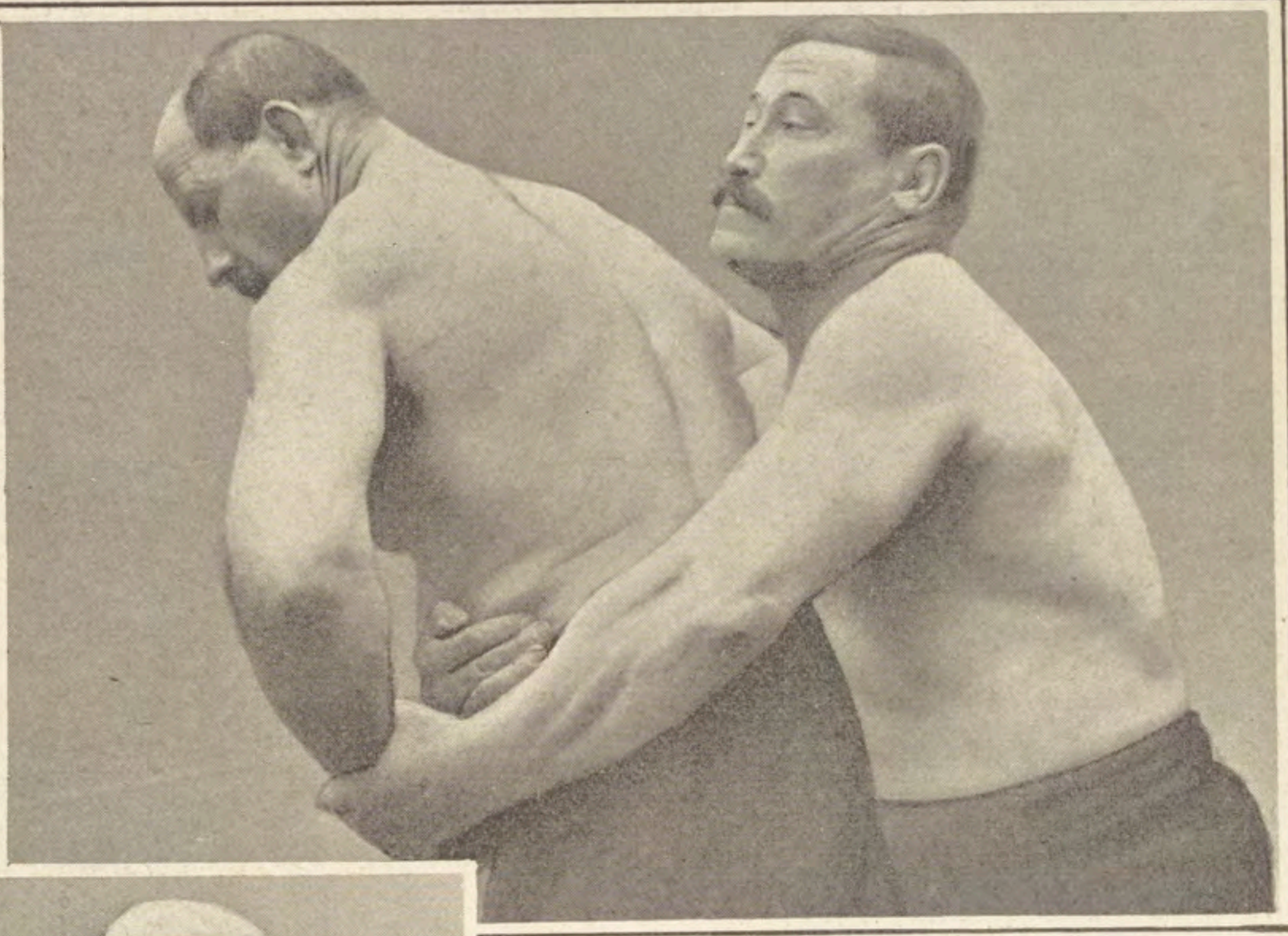
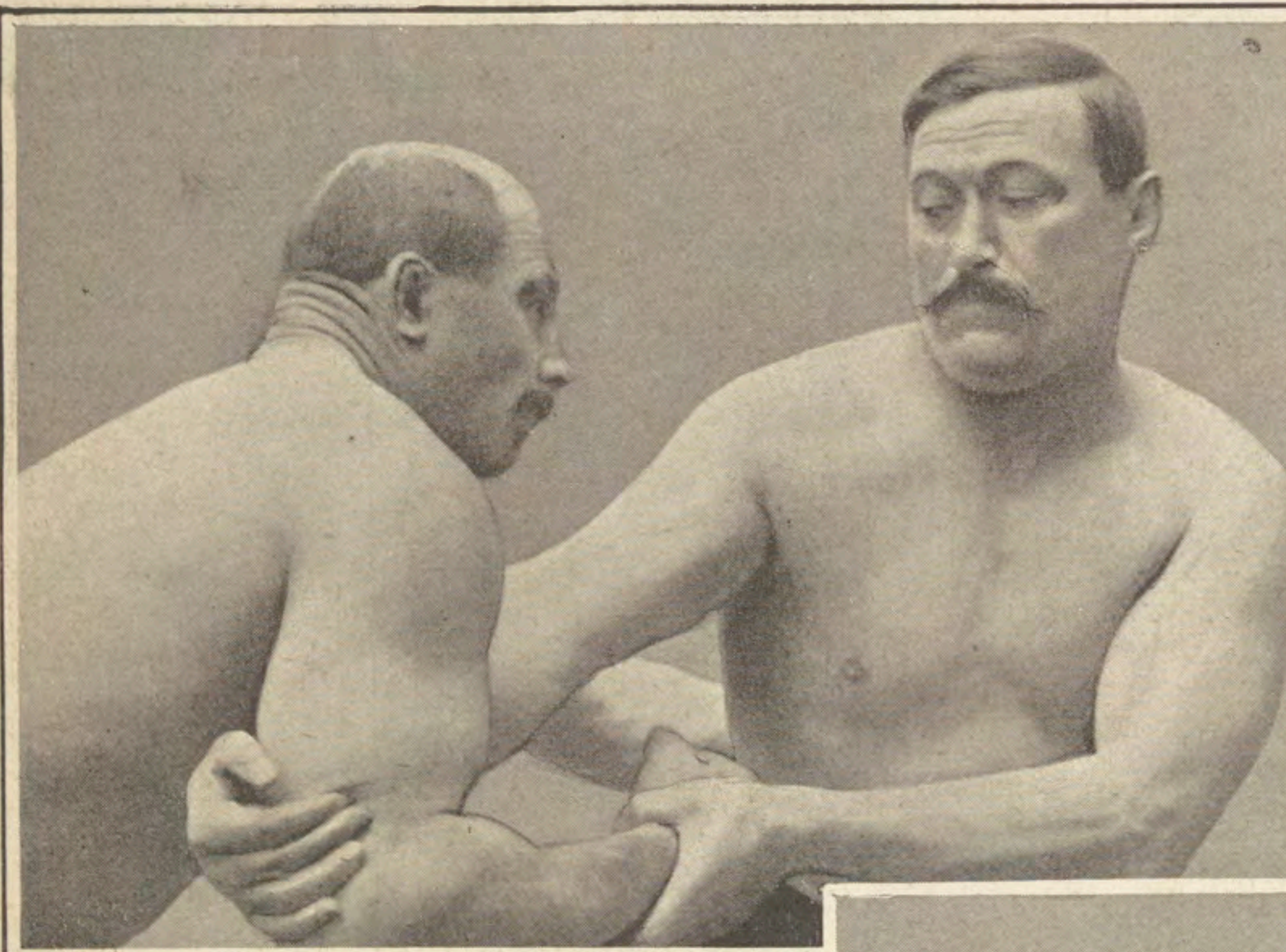
réunir si l'on veut arriver à un résultat appréciable. J'ai vu, dans bien des gymnases, des jeunes gens porter un tour de bras à



Charles Limousin.

un des plus fins lutteurs qui aient jamais existé, quelques conseils pour les débutants. Certes, la rapide étude qu'il a bien voulu nous communiquer est incomplète. Il faudrait de nombreux articles semblables à celui-ci pour donner des détails documentés sur toutes les ficelles que comporte la lutte.

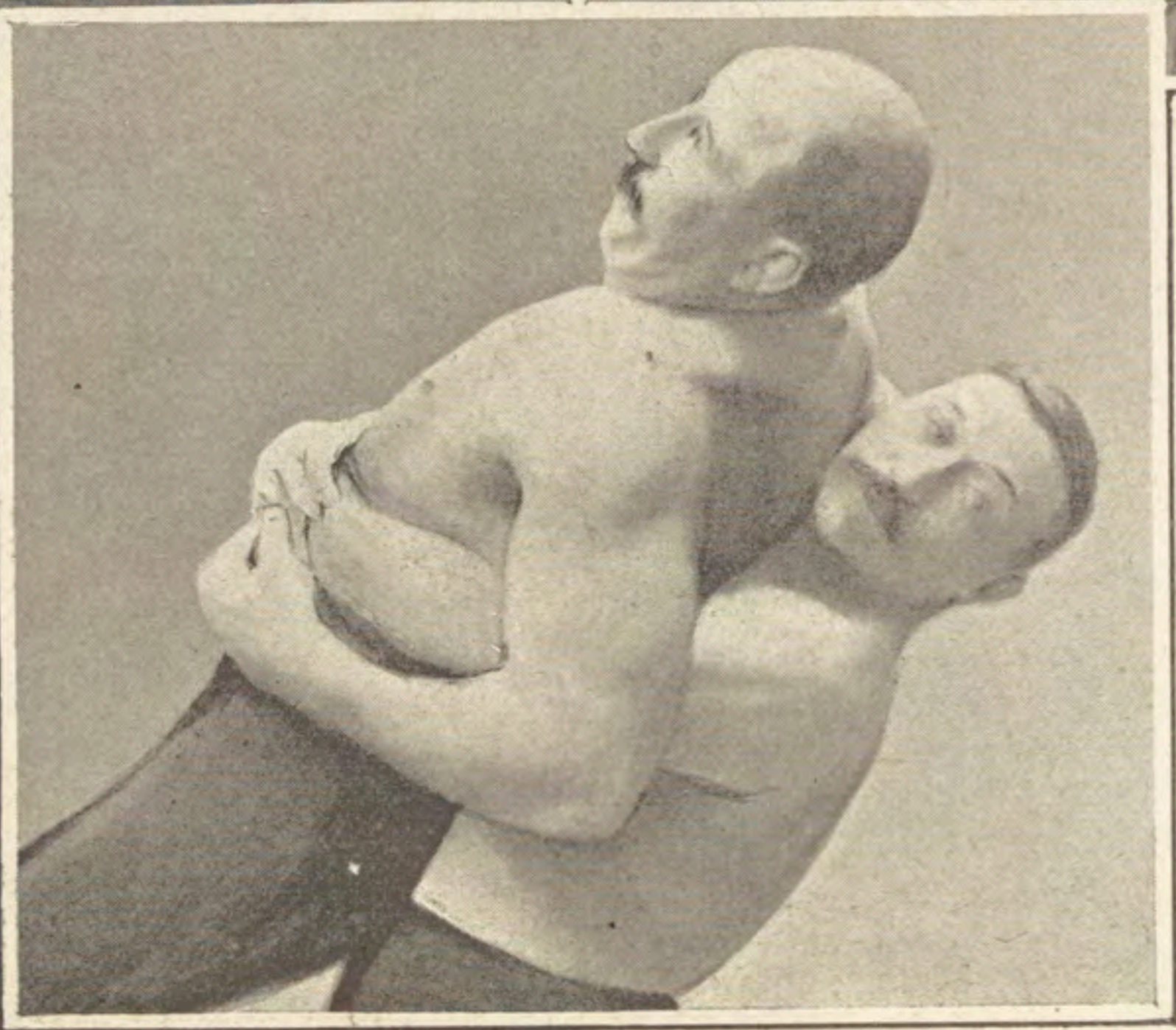
des dispositions naturelles, une intelligence plus ou moins grande de la lutte, mais ce sont là des dons qui demandent à être cultivés. Vouloir arriver à quelque chose sans se mettre sérieusement au travail est un songe creux. Endurance, intelligence et labeur, telles sont les trois qualités primordiales qu'il est nécessaire de



Pour passer derrière un homme, le déséquilibrer en le tirant à soi après lui avoir saisi le poignet à la naissance de la main et le bras un peu au-dessous du coude (1^{er} mouvem.).

courageux, dont la volonté est chancelante, ne sera jamais qu'un sujet médiocre. La lutte ne consiste pas à tomber son homme en un rien de temps. Chacun est appelé à rencontrer des individualités qui lui opposeront purement et simplement une résistance passive et décourageante, dont on ne pourra venir à bout que grâce à une ténacité que rien ne rebute. Le lutteur de tempérament ira jusqu'au bout; il ne cessera de harceler l'adversaire qu'alors qu'il s'en sera rendu maître. Donc, première qualité indispensable: le courage à l'ouvrage.

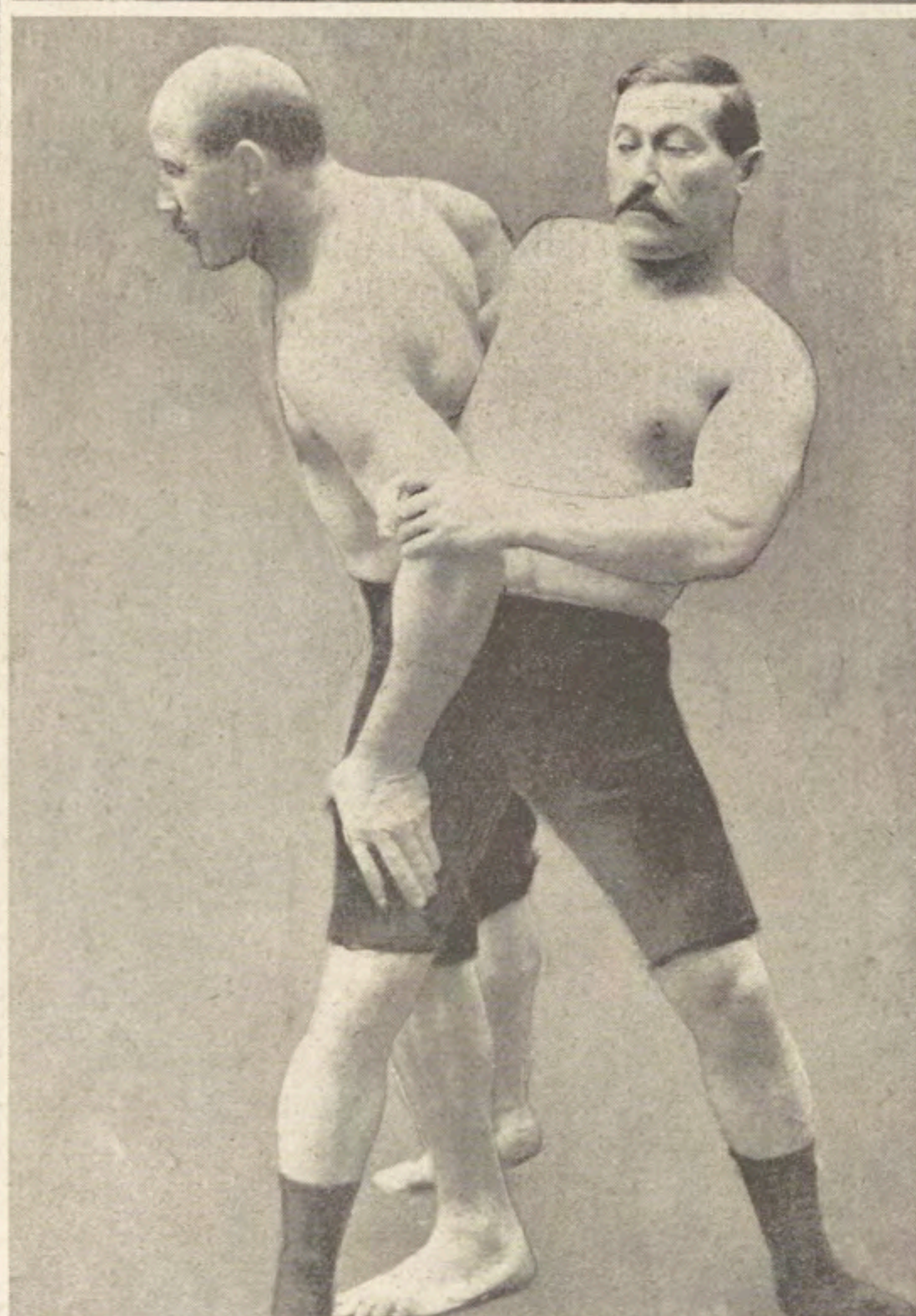
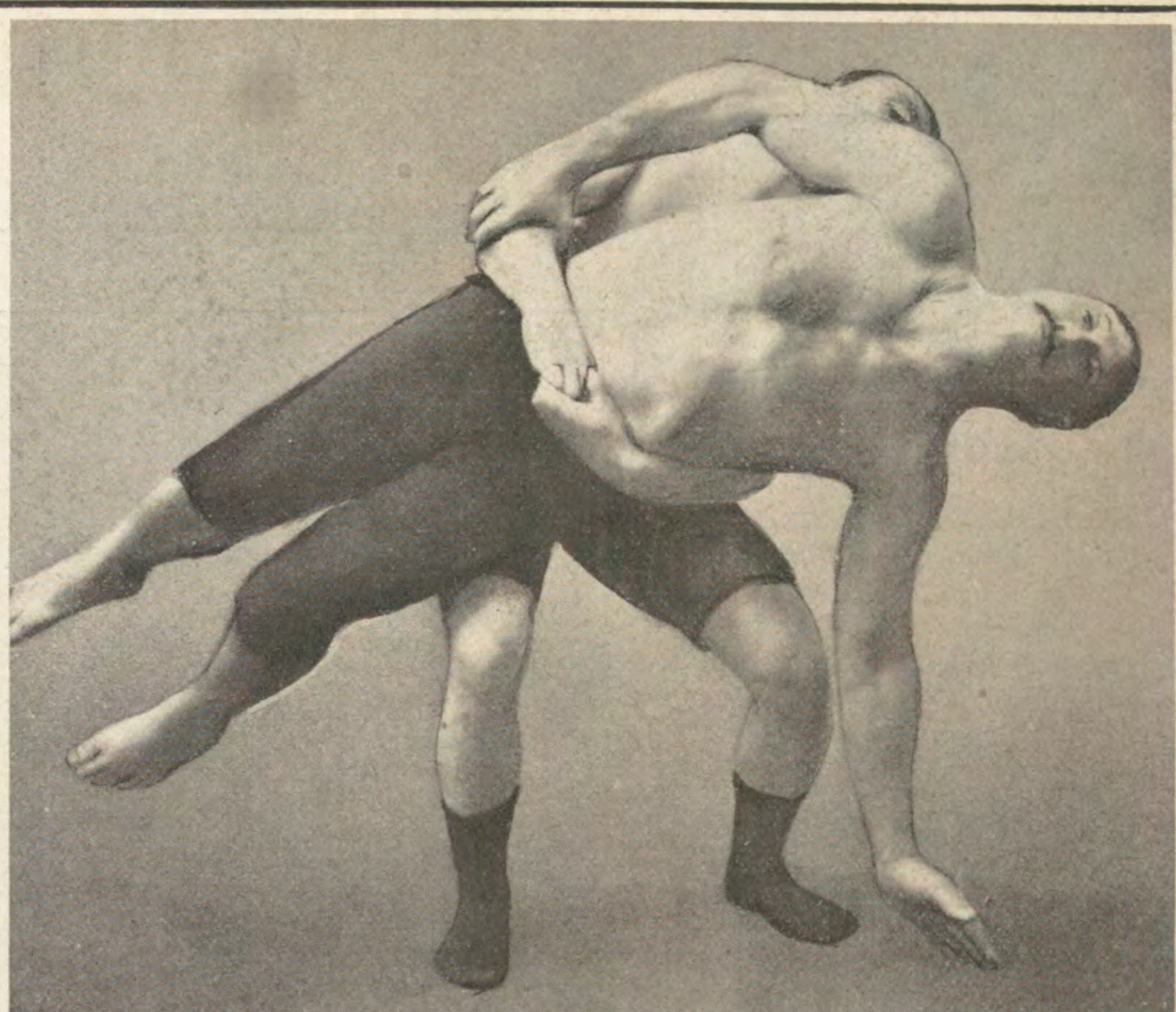
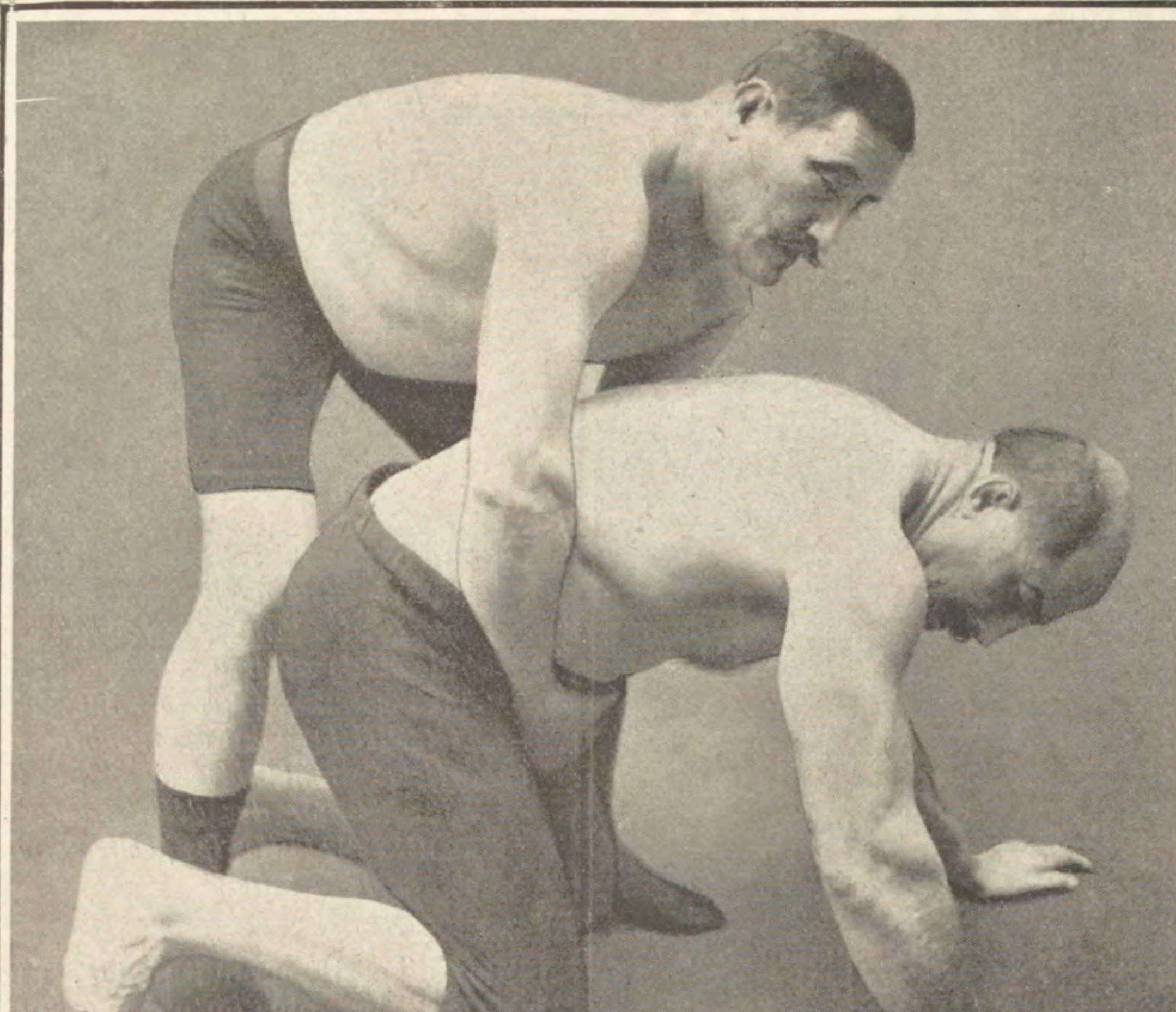
Une autre condition non moins importante est l'assiduité au travail. On ne devient pas lutteur du jour au lendemain. On naît avec



Troisième mouvement. Une fois la prise assurée par les deux mouvements qui précèdent, la ceinture arrière est tout indiquée.

Deuxième mouvement. Une fois derrière lui, le ceinturer d'une main et éviter qu'il ne dénoue cette ceinture en paralysant l'action du bras gauche (ou du bras droit).

la volée, sans se rendre compte que la façon dont ils exécutaient le mouvement ne pouvait les amener à aucun effet. Pour qu'une attaque ait des chances de solution, il faut qu'elle vous rende maître de votre homme. Les amateurs auxquels je fais allusion — et ils sont légion — placent un tour de bras sans même s'emparer du bras adverse. Ils engagent l'épaule sous l'avant-bras, presque jamais sous l'aisselle, et ils sont étonnés du néant de leurs efforts! Ils auraient mieux fait de se tenir tranquilles. Si, lorsqu'ils s'entraînent, au lieu de chercher à se tomber à tout prix, ils travaillaient un peu pour eux-mêmes, c'est-à-dire pour se corriger de leurs propres erreurs, ils en sauraient beau-



La ceinture en souplesse.
L'adversaire étant à terre, le ceinturer en ayant soin de placer le pied entre les jambes de l'homme attaqué, afin de conserver l'équilibre.

Charger l'homme sur les cuisses en évitant de crocheter son pied gauche. Se renverser en arrière sur le côté en lâchant l'adversaire dans la chute.

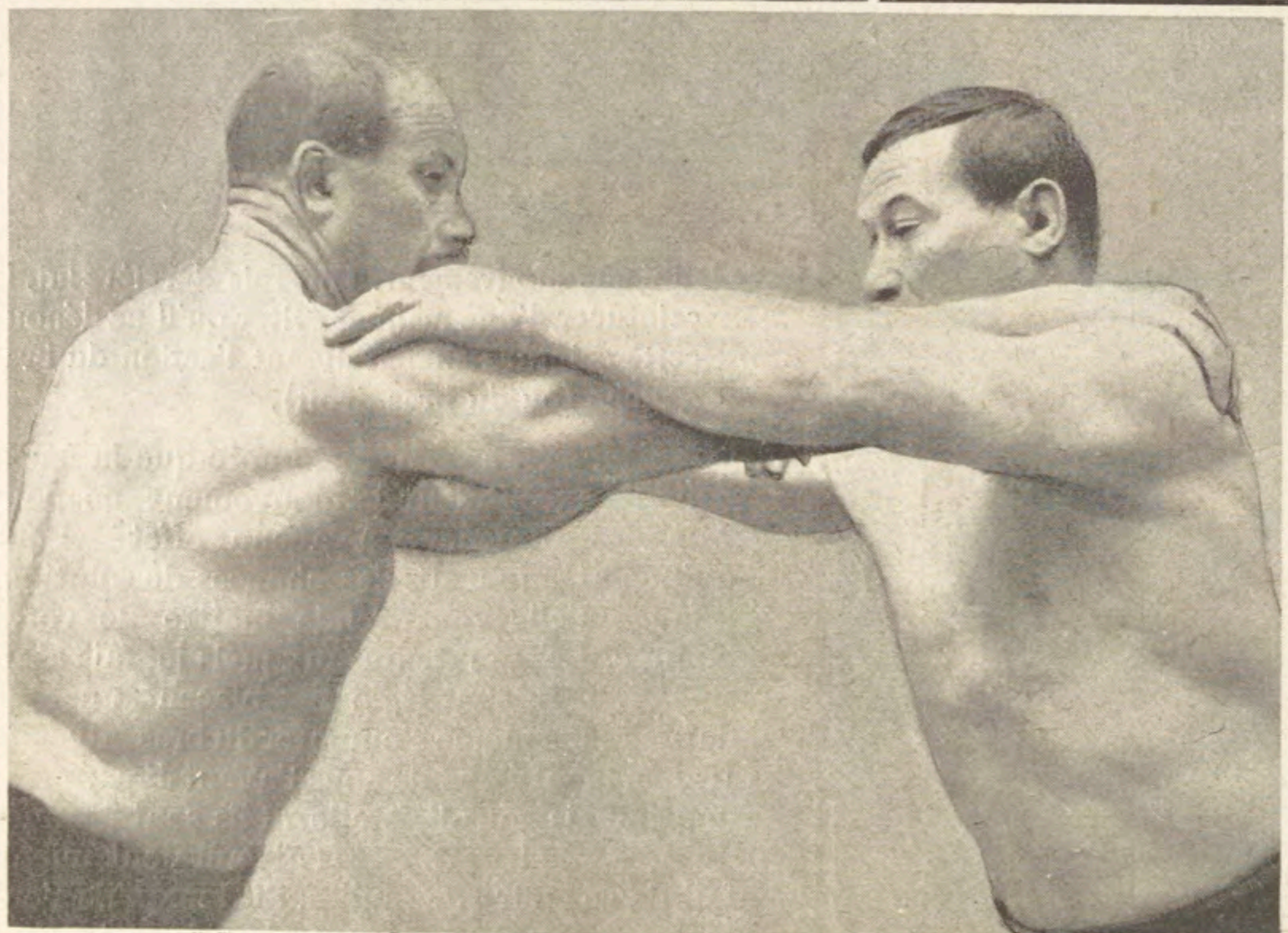
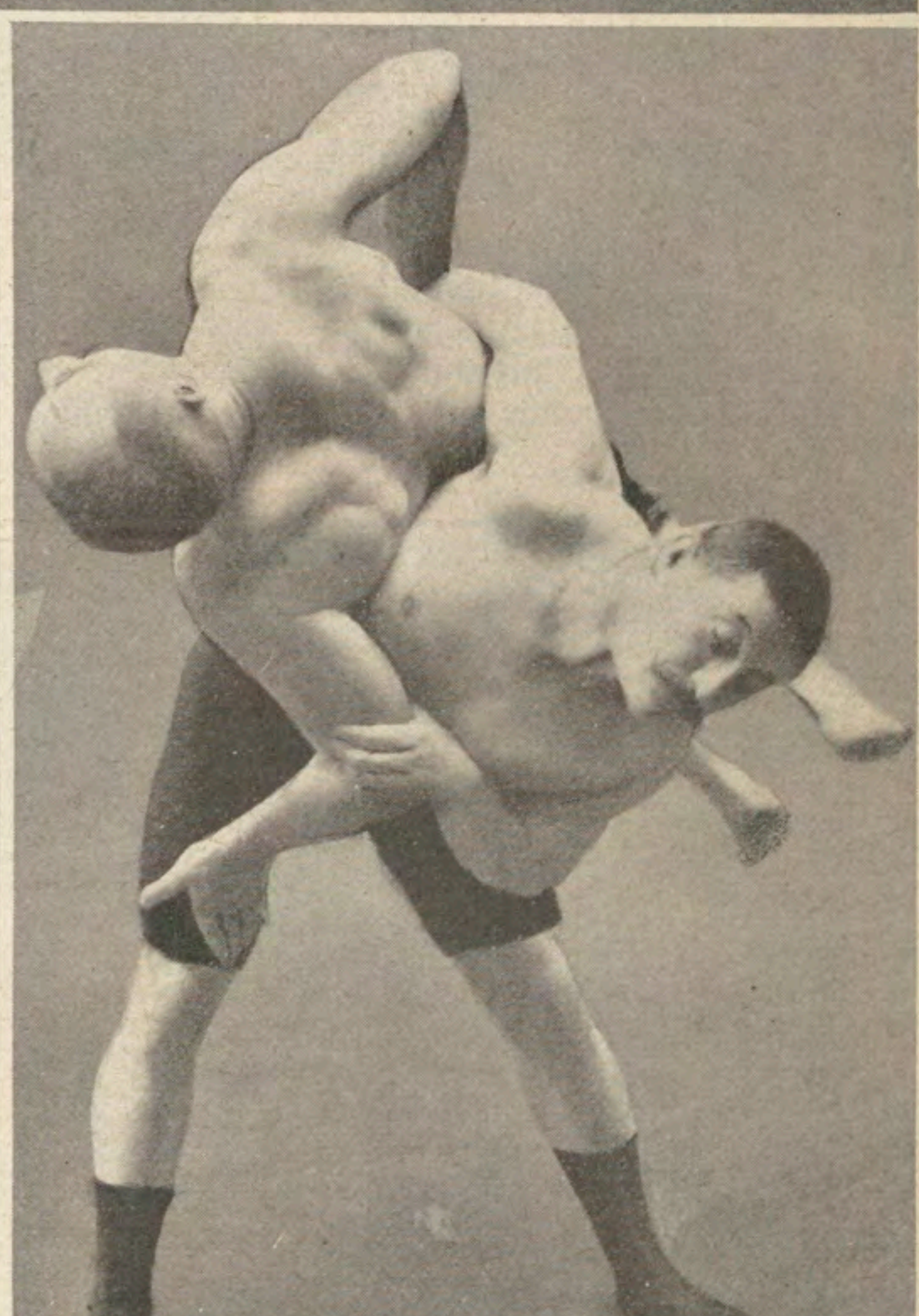
coup plus au bout de six mois qu'ils n'en apprennent souvent en plusieurs années. Ceci n'est pas une critique, c'est un conseil.

D'ailleurs il nous faut applaudir à la création de nouvelles académies où les débutants trouveront maintenant des professeurs expérimentés qui leur donneront de sages et profitables leçons.

MAURICE GAMBIER.

Le tour de hanche en ceinture.
Ceinturer l'homme de côté du bras droit, en l'amenant hanche contre hanche. S'emparer de son bras gauche à la hauteur du coude.

Charger l'homme sur la hanche droite, et le précipiter à terre... en y allant soi-même, bien entendu. Il faut accompagner l'adversaire.



Une position favorite de Gambier pour placer un tour de bras. Abandonner la prise à droite, se glisser sous le bras de l'adversaire en engageant l'épaule à fond sous l'aisselle.

Le bras droit est donc saisi en deux endroits : au poignet et au-dessus du coude. Se précipiter alors en avant en lançant l'homme à terre, d'un coup de reins.

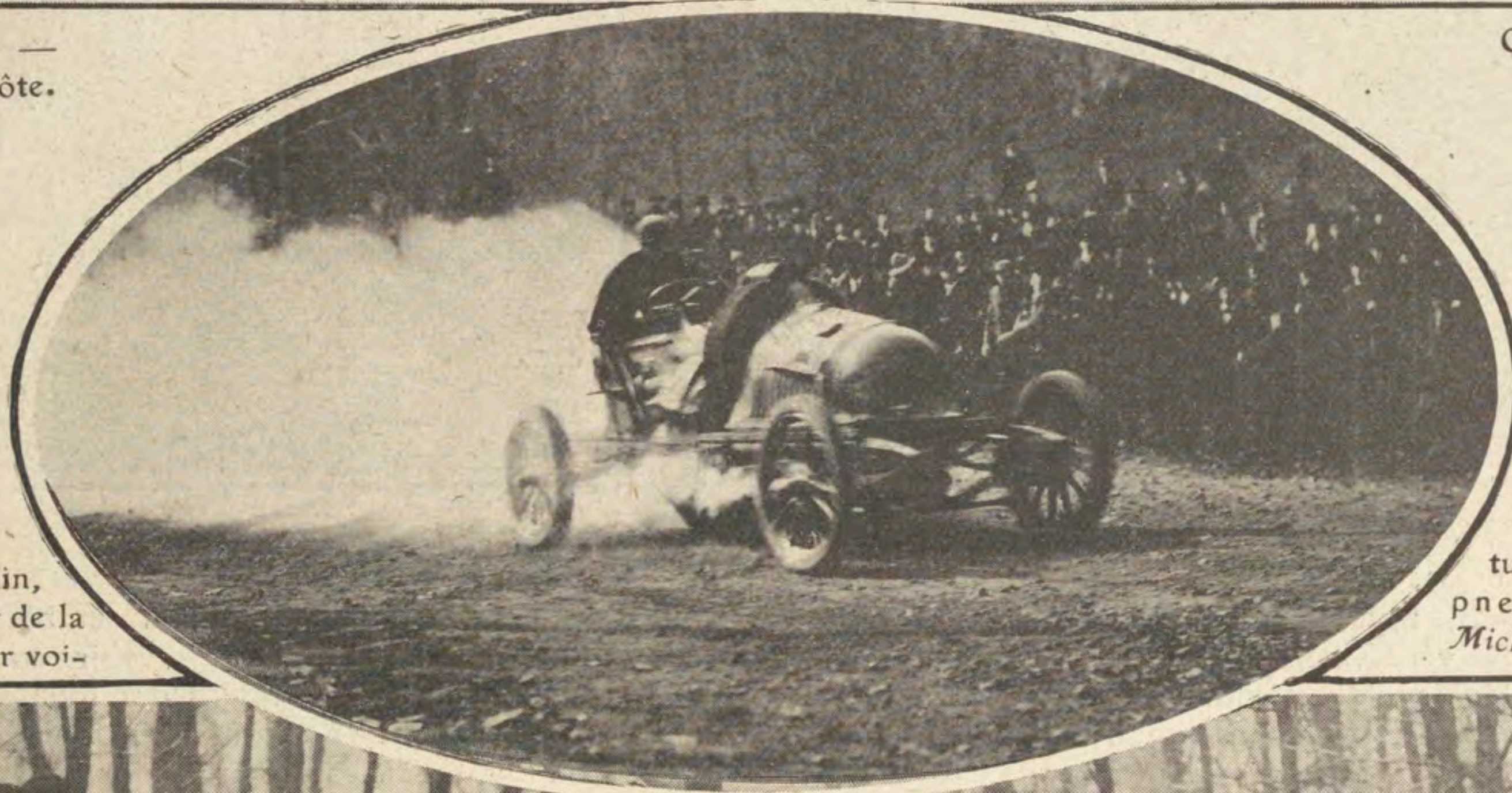
UNE VICTOIRE FRANÇAISE EN AMÉRIQUE



La course de côte d'Eagle Rock. —
Heyer arrive au sommet de la côte.

APRÈS la Coupe Vanderbilt qui, on se le rappelle, revint à Heath sur Panhard et Levassor, l'industrie française vient de remporter une nouvelle victoire en Amérique, dans la course de côte d'Eagle Rock. C'est, en effet, G. Bernin, sur la nouvelle voiture de course Renault, qui s'est adjugé la victoire, battant W.K. Vanderbilt de 3/5 de seconde et démontrant les précédents

M.G. Bernin,
vainqueur de la
course sur voi-



Quelques spectateurs sont perchés sur les arbres du bord de la route.

records. La côte d'Eagle Rock est une des plus dures qui existent puisqu'elle atteint jusqu'à 19 0/0. Bernin a couvert la distance dans le temps tout à fait remarquable de 1 m. 20 s.

Voilà qui fait bien augurer des nouvelles Renault de course et nul doute qu'elles ne soient de redoutables adversaires dans les grandes épreuves

ture Renault, automobiles de cette année.
Michelin. G. P.



Frank Croker prend un virage à 70 kilomètres à l'heure sur sa 80-chevaux.

DEUX MATCHES DE FOOTBALL



Cuertz, capitaine du Stade Bordelais.

taient en intérêt les concurrents du Parc : Lyon-Bois de Boulogne.

Et le plus comique — car il vaut mieux en rire qu'en pleurer — était que le public ne se passionnait ni pour chaque lutte séparément, ni pour la lutte des deux luttes. Ici comme là, au Parc des Princes comme sur les hauteurs de la Faisanderie, le public se donnait de l'air. Mais là, largement, royalement témoignant d'une indifférence excessive pour le rugby. En vérité... en vérité... je vous le dis : aussi longtemps que dans les questions sportives on n'aura pas introduit des questions d'intérêt, on éloignera des terrains de rugby le bon et joyeux public, qui paye, mais ne se sent plus du tout disposé à tirer de l'argent de sa poche, le jour où on lui sort une équipe qui compte la moitié de remplaçants.

Deux matches interrégionaux ont été disputés dimanche entre le Racing Club de France et le Football Club de Lyon, d'une part (victoire du Racing par 11 points à 0); entre le Stade Bordelais et le Stade Français

TANDIS qu'au Parc des Princes le Racing triomphait, sans gloire, d'une équipe de Lyon, flapie, ahurie, désorientée, sevrée de ses hommes les meilleurs — ou à peu près — au Stade, à Saint-Cloud, nous assistions à un beau match. La concurrence triomphait. Les deux maisons d'en face s'en donnaient à cœur joie. Ville-d'Avray et Bordeaux réunis bat-

(victoire du Stade Bordelais par 8 points à 5), d'autre part. Malgré l'intérêt inégal des parties, il convient de signaler, ici le, passage simultané à Paris de deux de nos plus grandes équipes départementales.

Vous me comprendriez tout de suite si vous voyageiez sur les lignes du réseau métropolitain. Hélas ! que j'en ai vu d'hommes de rugby qui prenaient le samedi soir les derniers trains, via les Ternes, pour Montmartre où les attendait tout autre chose qu'un terrain d'entraînement. Dieu me garde de leur reprocher ! Chacun dans la vie prend son



Poirier, capitaine du Stade Français.

plaisir où il le trouve, et a bien raison. Tout de même, en voyant sur les terrains de rugby arriver des hommes fatigués par le voyage, une visite prolongée dans les établissements de nuit ou des soirs passés au bal; en constatant que la passion des amateurs pour le football est limitée forcément par des plaisirs d'ordre différent qu'ils

trouvent ailleurs, il m'a toujours semblé qu'il n'était pas sans quelque ironie d'inviter le public à venir contempler leurs ébats — en payant quelque chose — à moins que loyalement on ne lui dise auparavant : « Attention ! Ils ont tous la g... de bois ! » ou bien : « Ils sont fatigués ! » ou bien : « Ils sont venus pour s'amuser entre eux » sans que rien ne les force à lutter d'une façon intéressante.

ANDRÉ FOUCAULT.

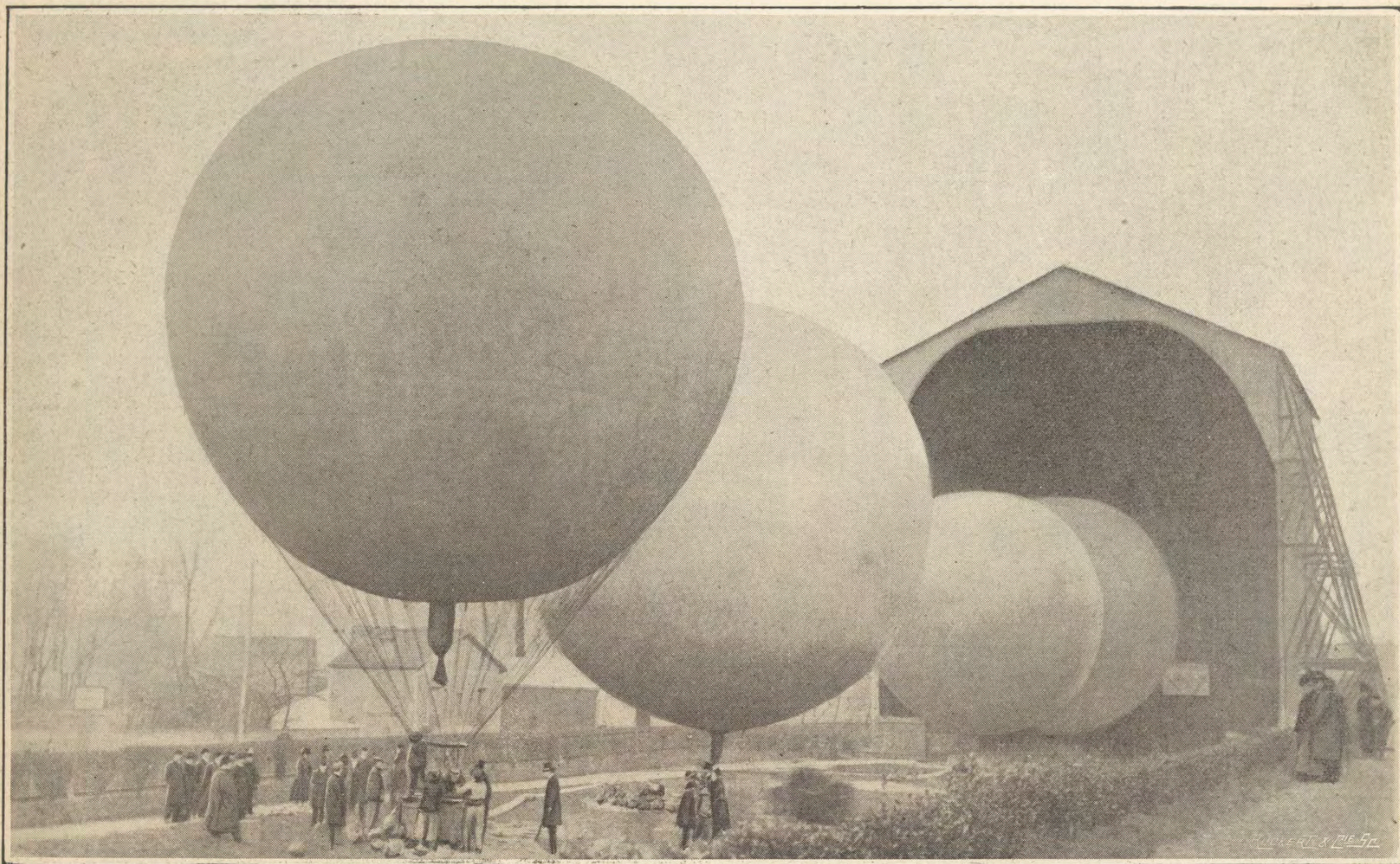


Stade Français contre Stade Bordelais à Saint-Cloud. — Une touche.



Le Racing Club de France lutte contre Football Club de Lyon, au Parc des Princes.

LA FÊTE DU CENTENAIRE DU GAZ



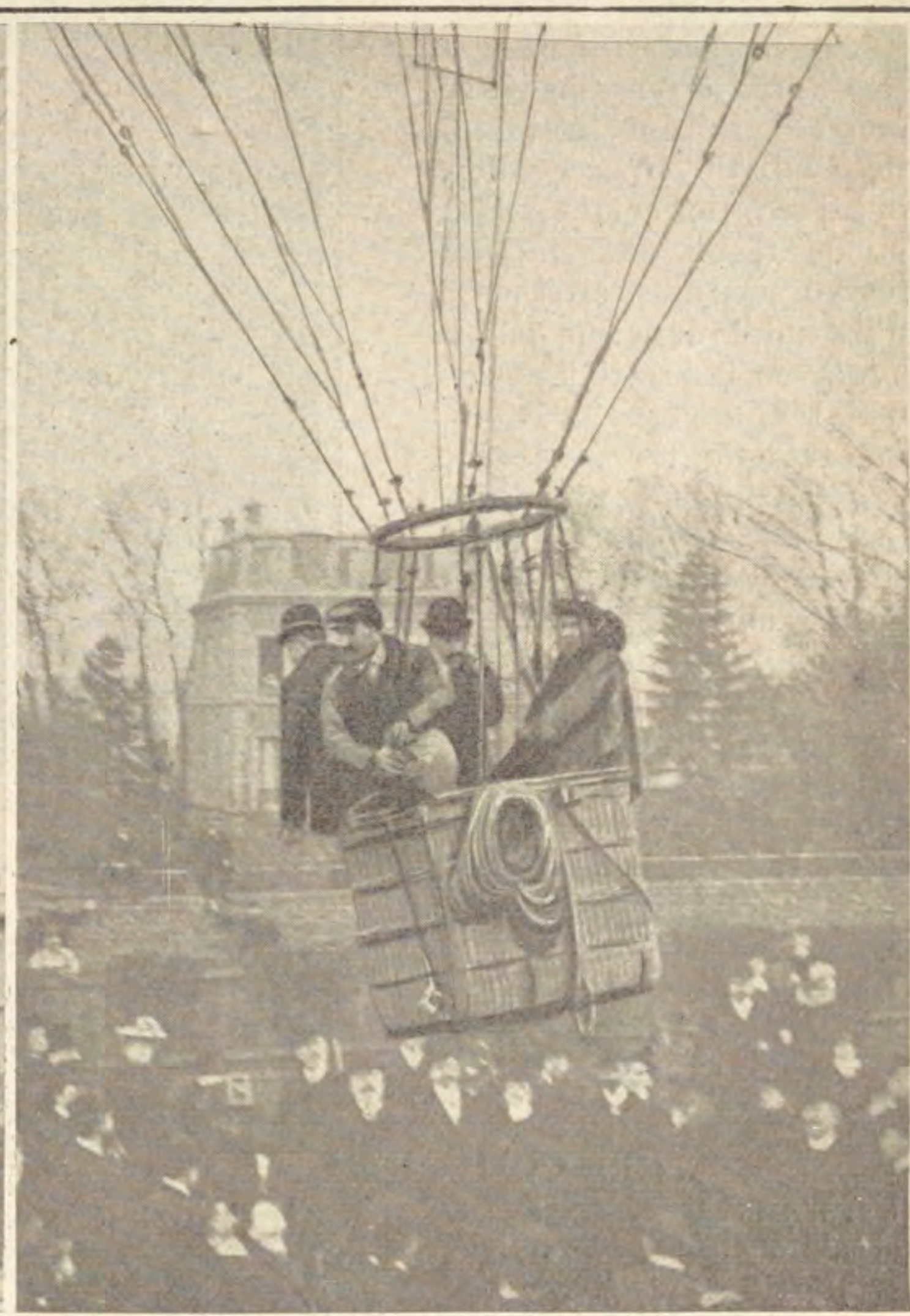
Les ballons en ligne avant le départ, dans le parc de l'Aéro-Club, à St-Cloud.



Le départ de l'Aéro-Club N° 3, piloté par M. Nicolleau, avec MM. Le Blanc, Furet et Martin comme passagers.



Le départ du *Mordiana*, piloté par M. Arnold de Contades.

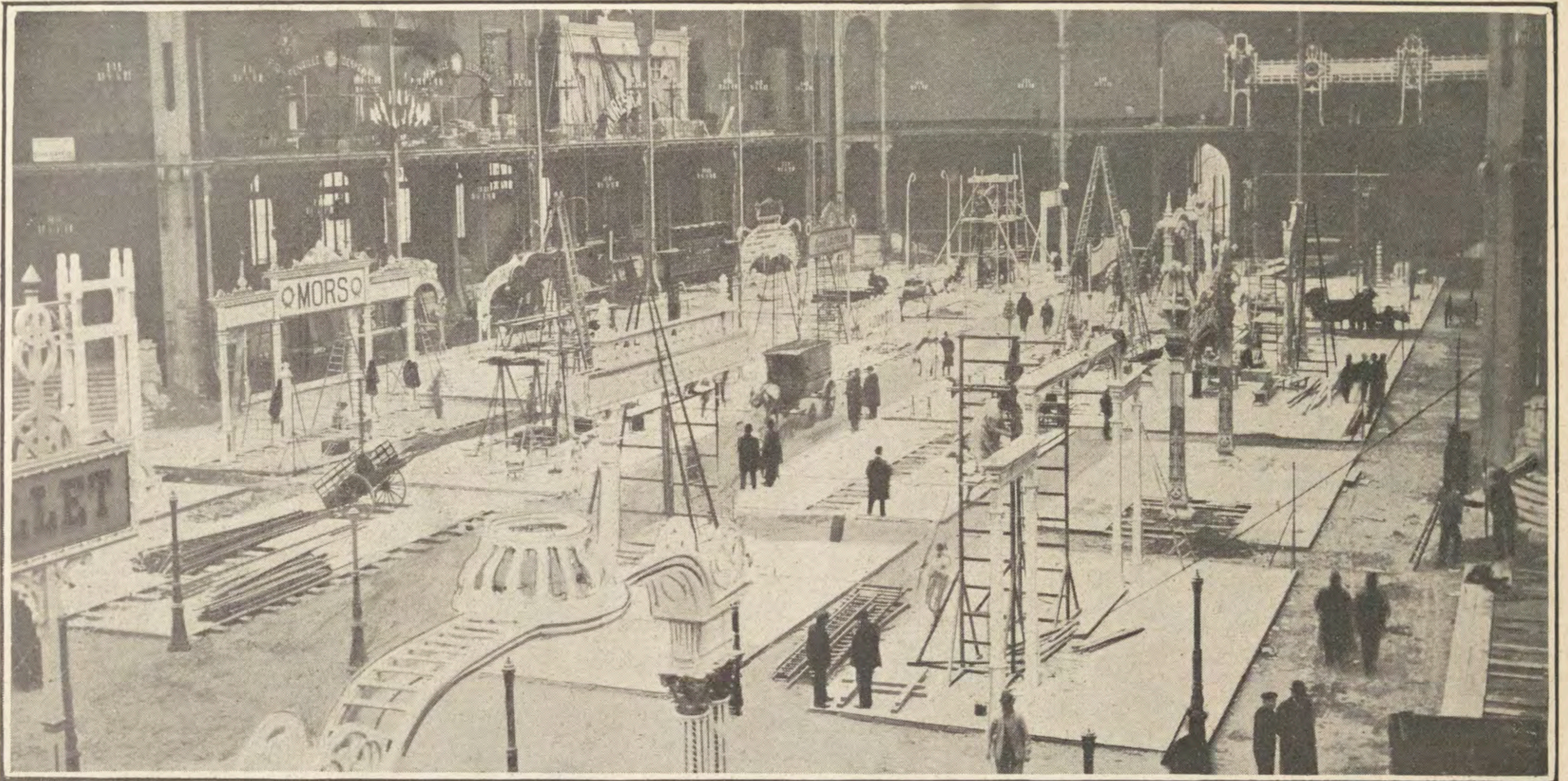


Le départ du *Zéphyr*, piloté par M. Justin Balzon, avec Mme Balzon et Charles Levis comme passagers.

L'Aéro-Club de France a célébré dimanche dernier, par une fête dont il avait pris l'initiative, le centenaire du gaz et la mémoire de l'ingénieur Philippe Lebon, inventeur de l'éclairage au gaz. Il s'agissait d'un concours d'atterrissage au plus

près d'un point désigné à l'avance par les aéronautes. Les ballons concurrents sont partis du parc de l'Aéro-Club au nombre de cinq. Nous ferons connaître les résultats dès qu'ils auront été homologués par la Commission sportive de l'Aéro-Club.

AU SALON - 1^{er} ÉTAGE - CONCOURS FEMINA & V. G. A.

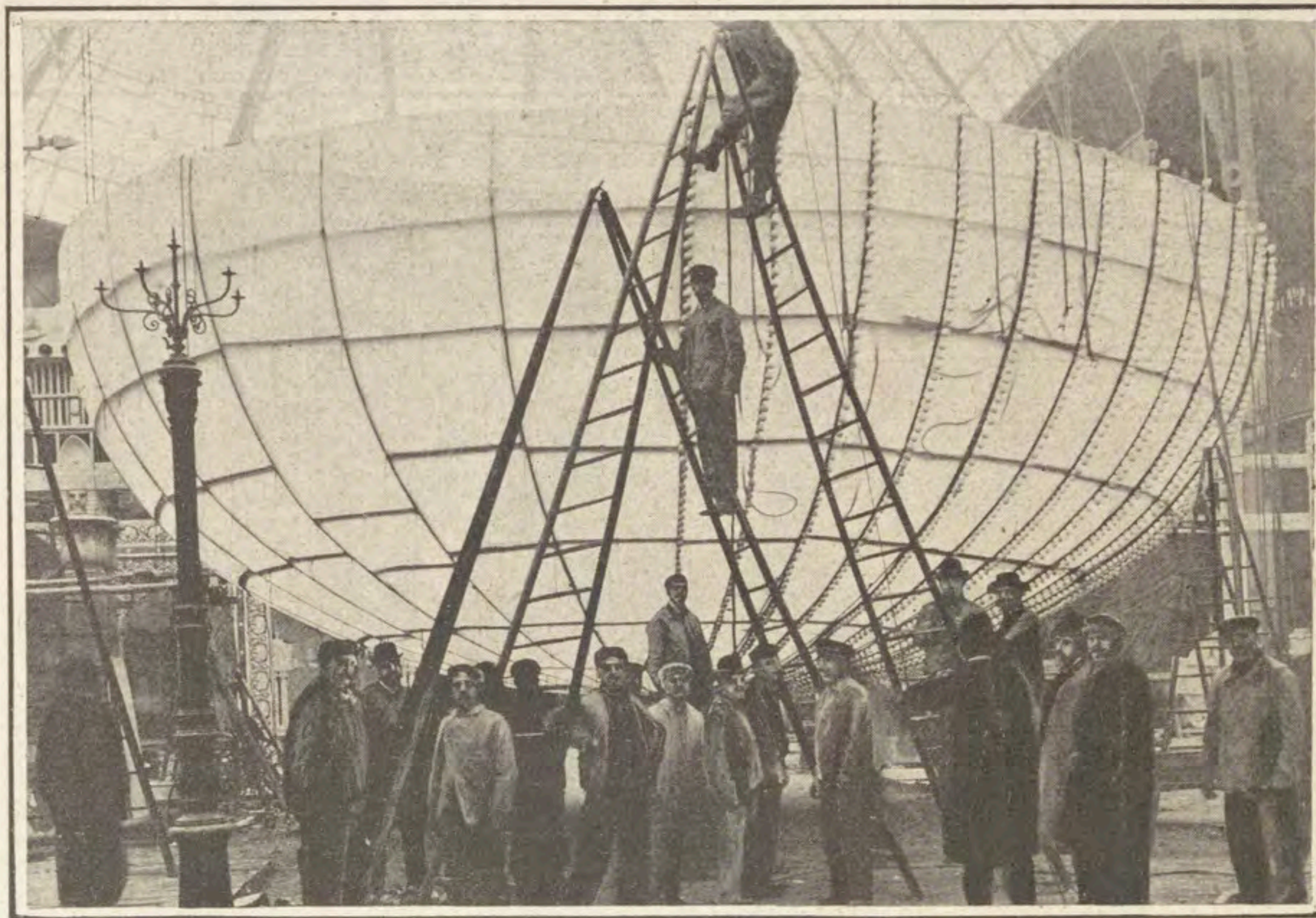


Le Salon de l'Automobile. — Une vue générale de la nef centrale deux jours avant l'ouverture.
Comme tous les ans, il n'y a rien de fait; et comme tous les ans, on sera prêt au jour dit.

Le Salon de l'Automobile ouvre ses portes demain vendredi. Nous avons voulu donner à nos lecteurs, qui ne verront que

APRÈS le succès du Salon de 1903, on pouvait se demander ce que l'Automobile Club de France allait nous présenter cette année, afin de rester dans la progression sans cesse croissante qu'il a suivie depuis le début. Mais avec le prestigieux ordonnateur qu'est M. Rives, il ne faut douter de rien.

Tout d'abord, la place consacrée aux exposants sera beaucoup plus grande, puisque, à la suite de la décision de l'administration de supprimer tout moteur en mouvement à l'intérieur du Grand Palais, il a fallu transporter toute cette partie de l'exposition dans les Serres



La coupole centrale, à laquelle ne seront pas attachées moins de 6.000 lampes électriques.

dans toute sa splendeur l'œuvre de M. Rives, une idée de l'aspect du Grand Palais, à la veille de l'ouverture.

de la Ville de Paris, au bord de la Seine.

L'éclairage déjà resplendissant de l'an dernier sera encore augmenté.

La photographie que nous publions ci-contre donne une idée des proportions du lustre de la coupole centrale, auquel plus de 6.000 lampes électriques seront fixées et d'où jaillira sur le Palais tout entier un ruissellement de lumière. A l'extérieur, même débauche lumineuse. Pour s'en faire une idée, disons qu'il n'y aura pas moins de 100.000 lampes représentant plus de deux millions de bougies.

BLOC-NOTES

NOS CONCOURS

L'abondance des matières nous force à remettre au prochain numéro notre rubrique des Concours.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pneu Motocyclette de 60 millimètres.

NOTRE NOUVEAU PNEU MOTOCYCLETTE DE 60 MILLIMÈTRES

Il n'y a pas encore bien longtemps, une voiture automobile de 12 chevaux de force était considérée comme un véritable monstre de course. C'était le bon temps où le 60 à l'heure suffisait aux plus obstinés amateurs de vitesse. Il n'a pas fallu plus de quelques années pour que ces monstres d'un autre âge ne soient plus considérés que comme des voitures suffisant à peine

pour le tourisme à deux. Nous sommes au temps des 100-chevaux et le 150 à l'heure est en train de devenir une vitesse courante, sinon commerciale.

Les fabricants de pneumatiques ont dû suivre cette évolution, et, du boudin primitif de 65 millimètres, on est arrivé au 150 millimètres, sans qu'il soit possible de dire si on s'en tiendra là.

Le même phénomène s'est produit pour la motocyclette, qui a, d'ailleurs, des liens étroits de parenté avec l'automobile.

Au début, et étant donnée la faible force du moteur, on en était aux pneumatiques de 45 millimètres de boudin, qui étaient suffisants. Mais le pneumatique a dû suivre la marche du moteur et, successivement, nous avons été amenés à créer le boudin de 50 millimètres, et aussi celui de 55. Mais voici qu'aujourd'hui même le boudin de 55 est devenu insuffisant, et c'est pourquoi nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs notre dernière création, qui est le pneu motocyclette de 60 millimètres de boudin.

Nous avons la certitude que cette création répondait à un besoin très réel du moment, et que notre pneu de motocyclette de 60 millimètres n'aura pas moins de succès que les types que nous avions déjà créés.

Nous allons examiner aujourd'hui la jante et la chambre à air.

Dans un prochain Bulletin, nous étudierons plus en détail l'enveloppe.

Jante. — La jante de ce pneumatique est spéciale. Nous nous sommes déjà expliqués ici même sur cette question; de même qu'à chaque tête il faut un chapeau différent, nous disons — et notre opinion est fortifiée par de nombreux essais personnels — qu'il faut à chaque pneu sa jante, surtout lorsqu'il s'agit de pneumatiques employés sur des véhicules à moteurs mécaniques, car il n'en est pas de même pour les pneumatiques de bicyclettes. C'est dire qu'il ne se monte pas sur les jantes des pneus de 50 et 55 en service, mais qu'il se monte sur la jante Westwood à talons 650 X 60.

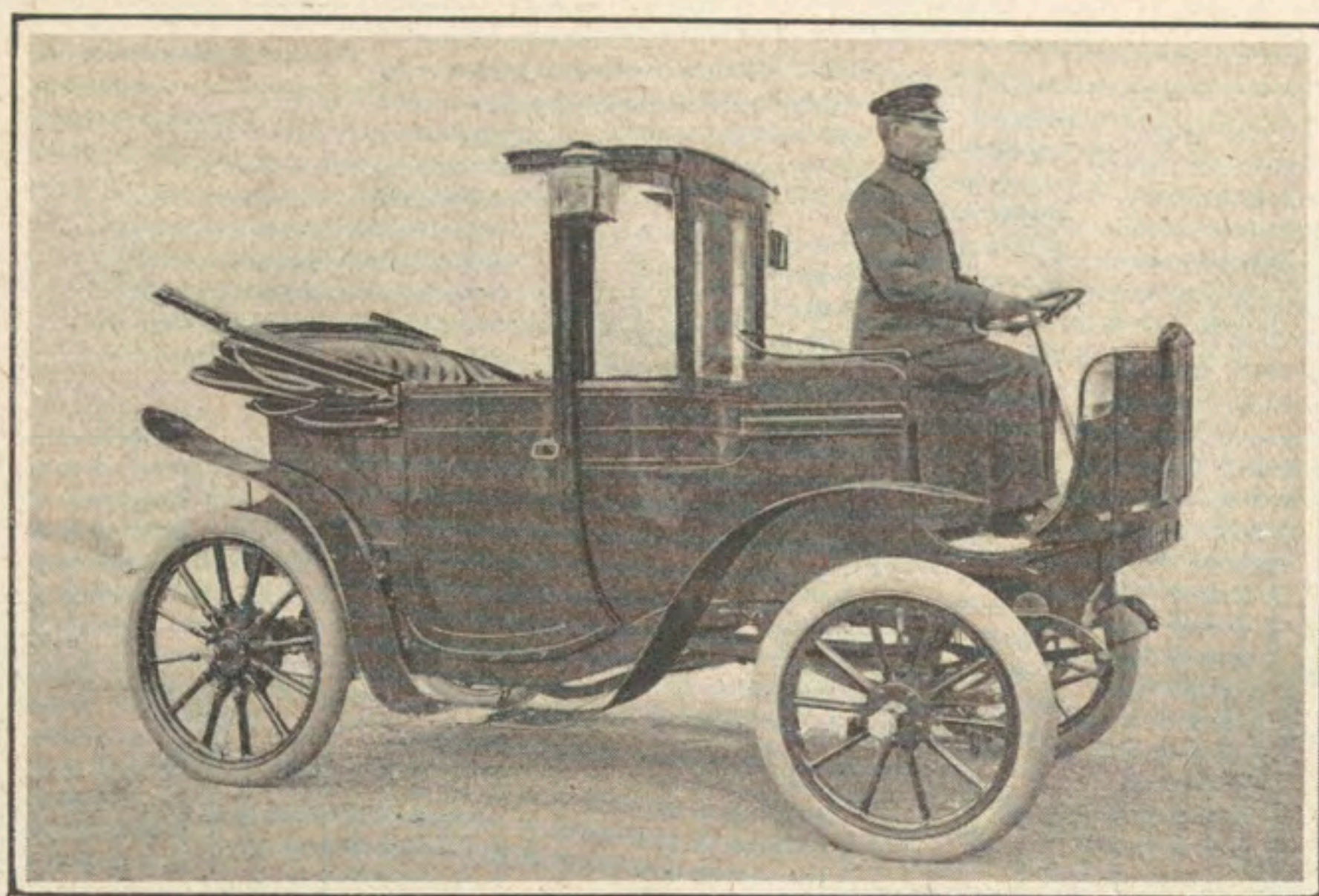
Chambre à air. — La chambre à air est en caoutchouc rouge, comme toutes nos chambres motocyclette; elle se fait soit continue, soit interrompue. Nous appelons à nouveau l'attention des motocyclistes sur les avantages de notre chambre interrompue, qui permet, en cas de crevaisson, de remplacer la chambre à air endommagée sans démonter la roue, opération ennuyeuse, surtout lorsqu'il s'agit de la roue arrière. Nos chambres à air interrompues ont fait leurs preuves, c'est le fruit d'une fabrication suivie depuis plus de dix ans.

MICHELIN ET C^{ie}.

Comment on emploie les Moteurs dans les Voitures électriques

Les voitures électriques, qui sont toutes basées sensiblement sur le même principe, adoptent, pour transmettre la puissance aux roues, des méthodes assez différentes les unes des autres; il est curieux de constater que toutes les dispositions que l'on peut prendre sont

Les voitures à deux moteurs sont non seulement les premières venues en date, mais sont encore très nombreuses à l'heure actuelle; la raison qui préside à leur établissement repose sur l'absence presque complète d'organes mécaniques et sur ce fait qu'un montage même médiocre donne encore une marche possible de la voiture. Les voitures à moteur unique ne sont pas dans ce cas; il est nécessaire pour obtenir d'elles un bon rendement que les organes mécaniques qui relient le moteur au différentiel, d'une part, et le différentiel aux roues, d'autre part, soient robustes et parfaitement construits; mais, ces conditions remplies, il ne peut exister de voitures à moteur placé sur les roues, surtout après deux ou trois mois de fonctionnement, capables de rivaliser avec les voitures de la deuxième catégorie, où le parallélisme des engrenages peut être assuré d'une façon indestructible et où les pignons eux-mêmes transmettent sans bruit, presque sans perte et sans usure, la puissance mécanique du moteur aux roues.



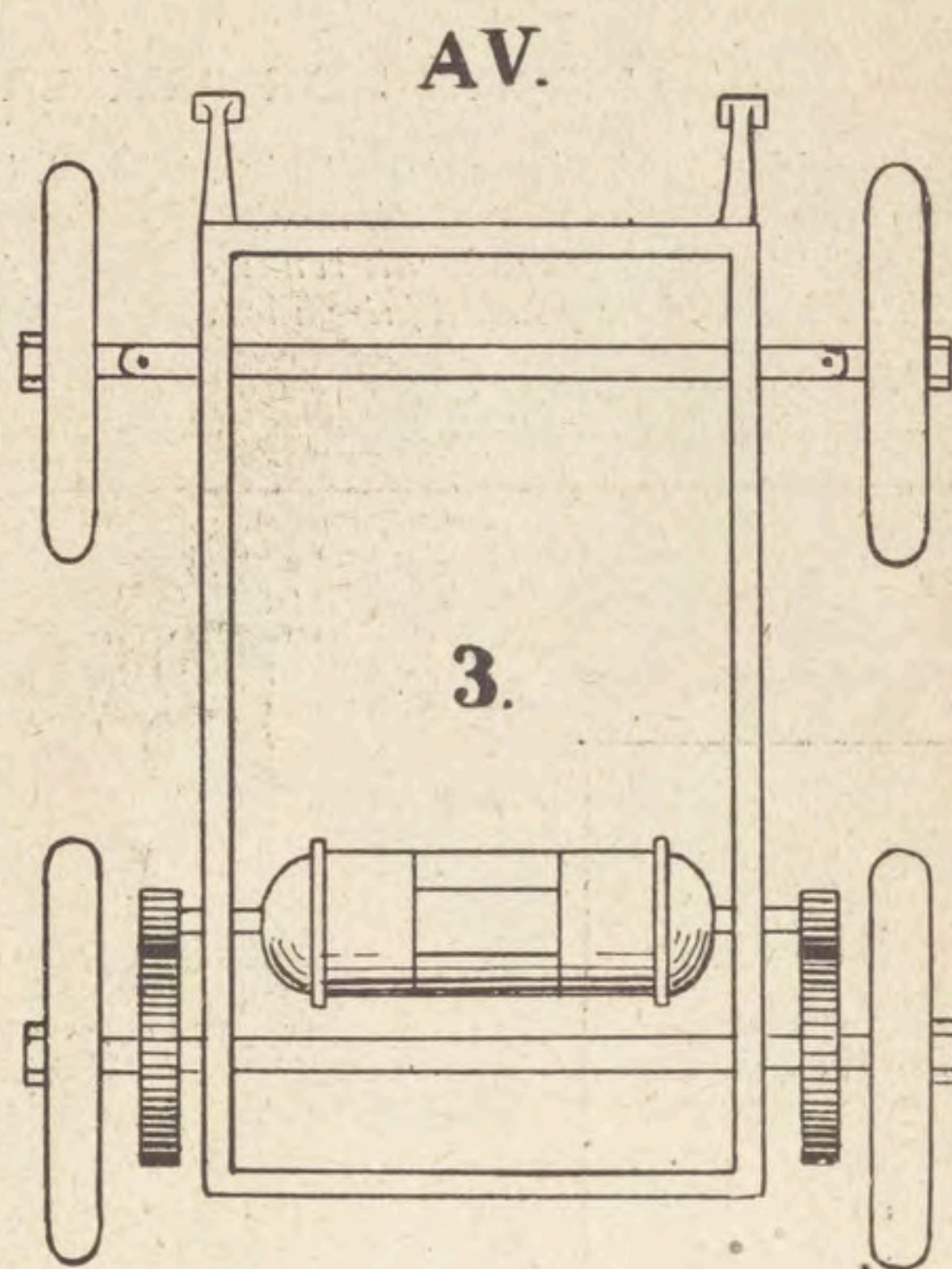
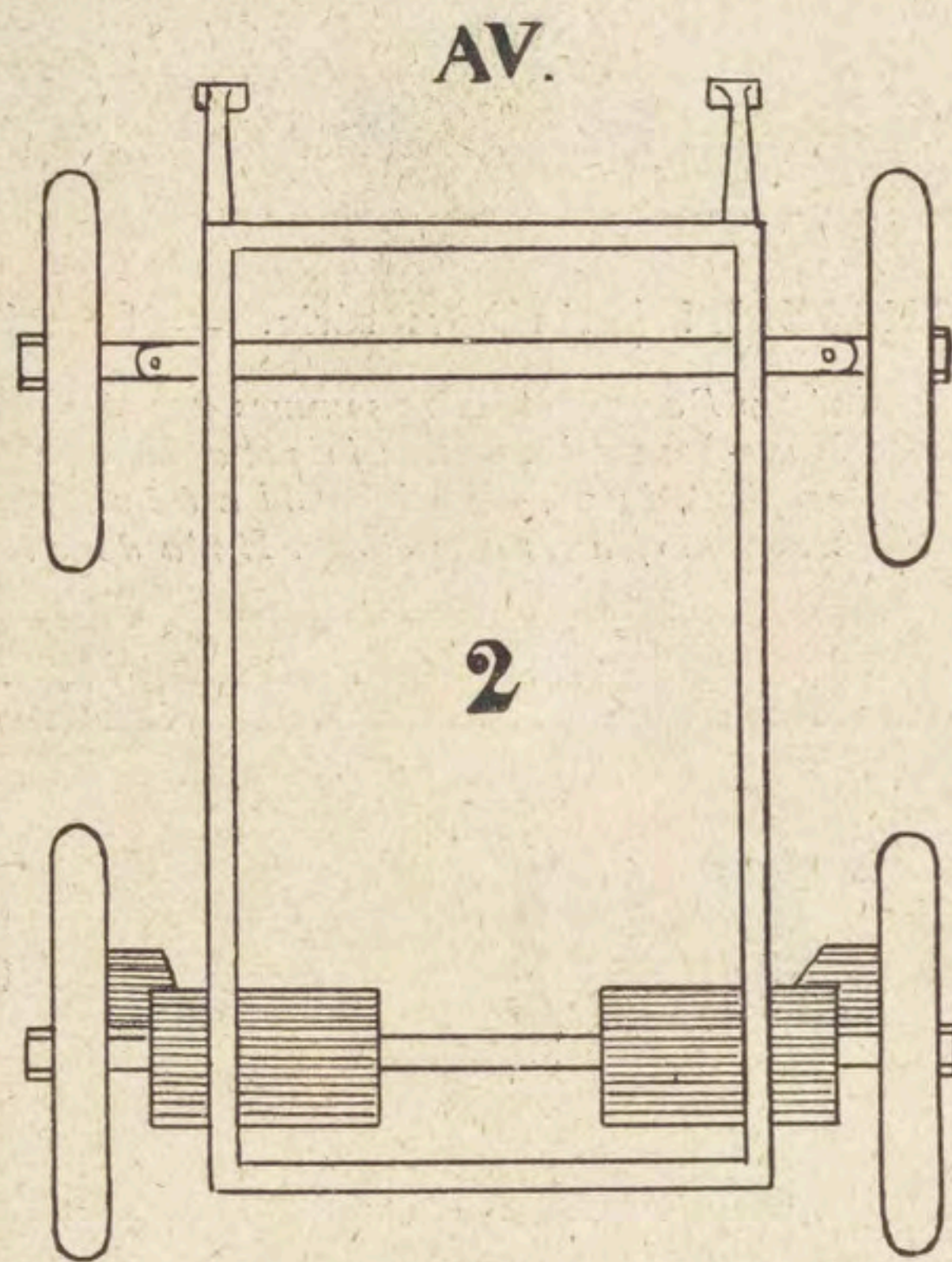
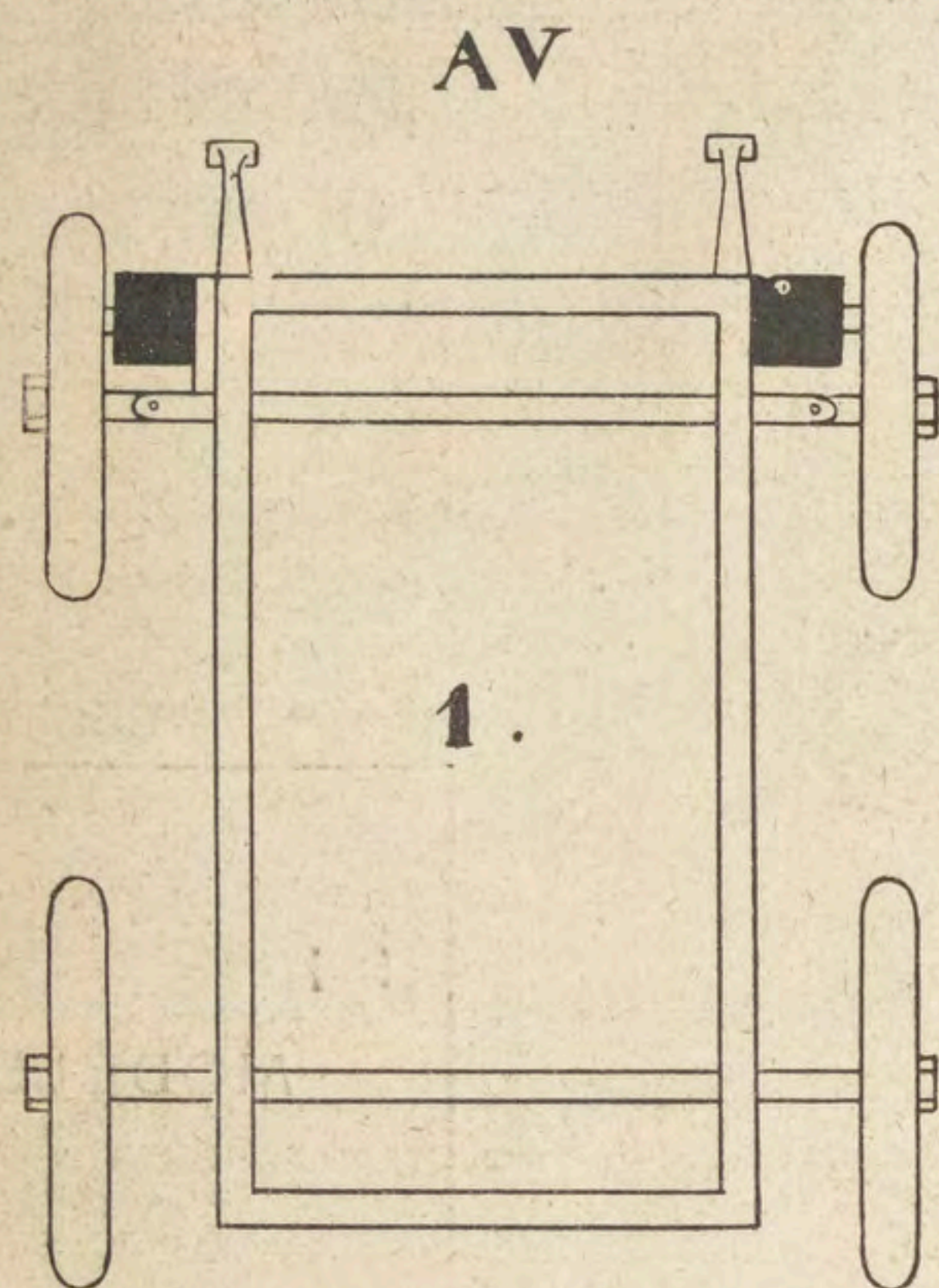
Le landaulet électrique Védérine.

employées concurremment par les différents constructeurs, et, bien qu'il semble, à première vue, que toutes ces dispositions soient analogues, qu'on peut observer à l'usage des écarts considérables dans les résultats obtenus sur ces différents types.

Malheureusement, étant donnée la faible vitesse à laquelle doit tourner ce moteur, il faudrait qu'il eût des dimensions assez importantes et il ne serait pas possible de le placer dans l'espace exigü qui lui est réservé; on ne peut donc le construire qu'en faisant de tels sacrifices sur le rendement et sur le couple des démarrages que la suppression des engrenages conduit non pas à une économie de courant mais à un surcroît très grand de dépense.

Dans le système à un seul moteur, qui est de beaucoup le plus rationnel, les dispositions qu'on peut prendre pour la commande des roues sont assez nombreuses, mais elles se résument, en somme, à trois types très distincts.

D'abord celui représenté sur la figure 4 où le moteur, placé à l'avant ou en tout autre endroit de la voiture, attaque le différentiel placé sur l'essieu arrière par un arbre à cardans, le pignon du différentiel est alors un pignon conique.



qu'une rupture de fil ne met hors circuit qu'un seul des moteurs et que la voiture peut encore continuer sa route, quoique beaucoup plus lentement, avec le moteur qui lui reste. L'expérience acquise aujourd'hui en matière d'électromobilité conduit à une conclusion toute opposée.

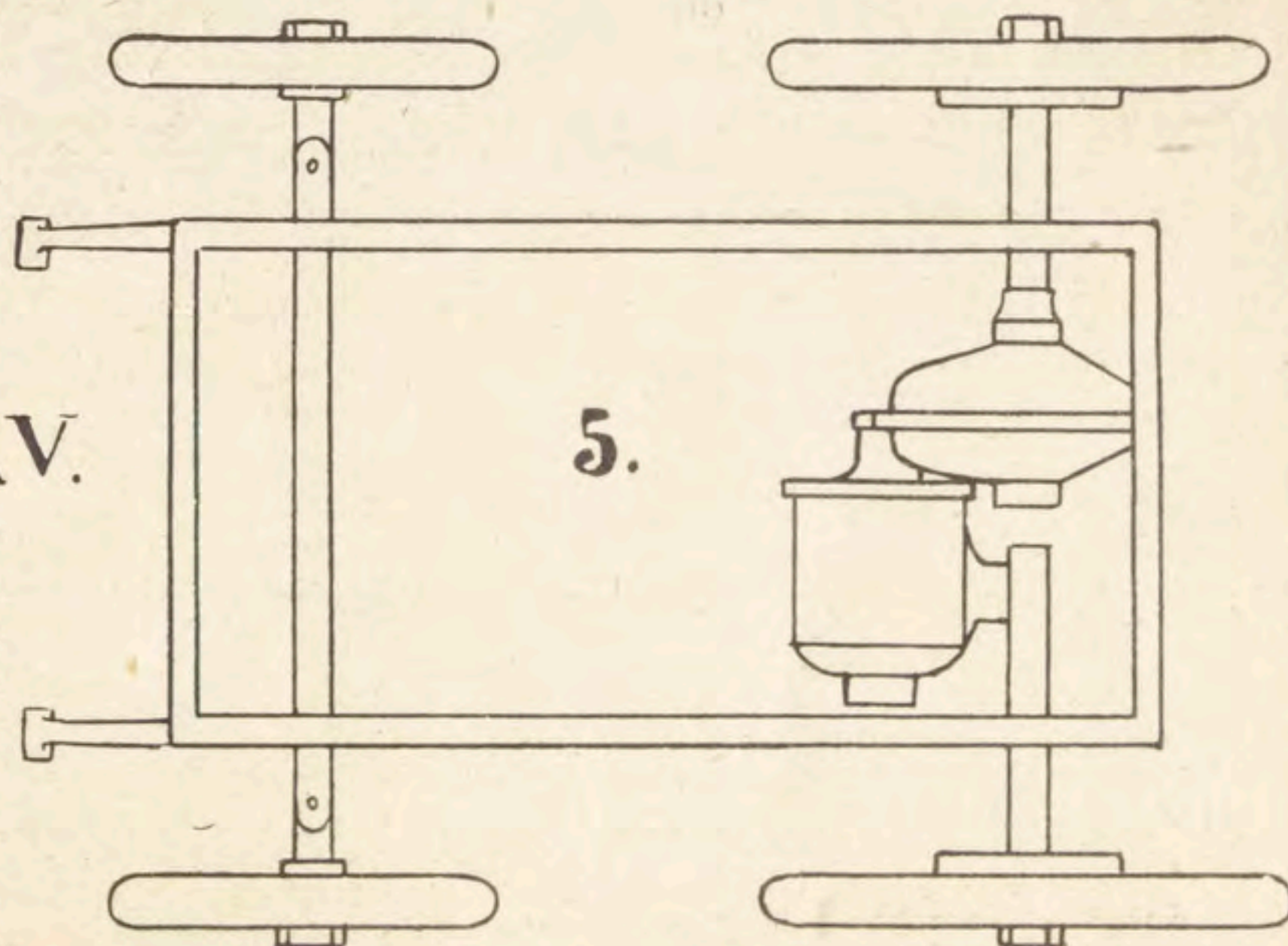
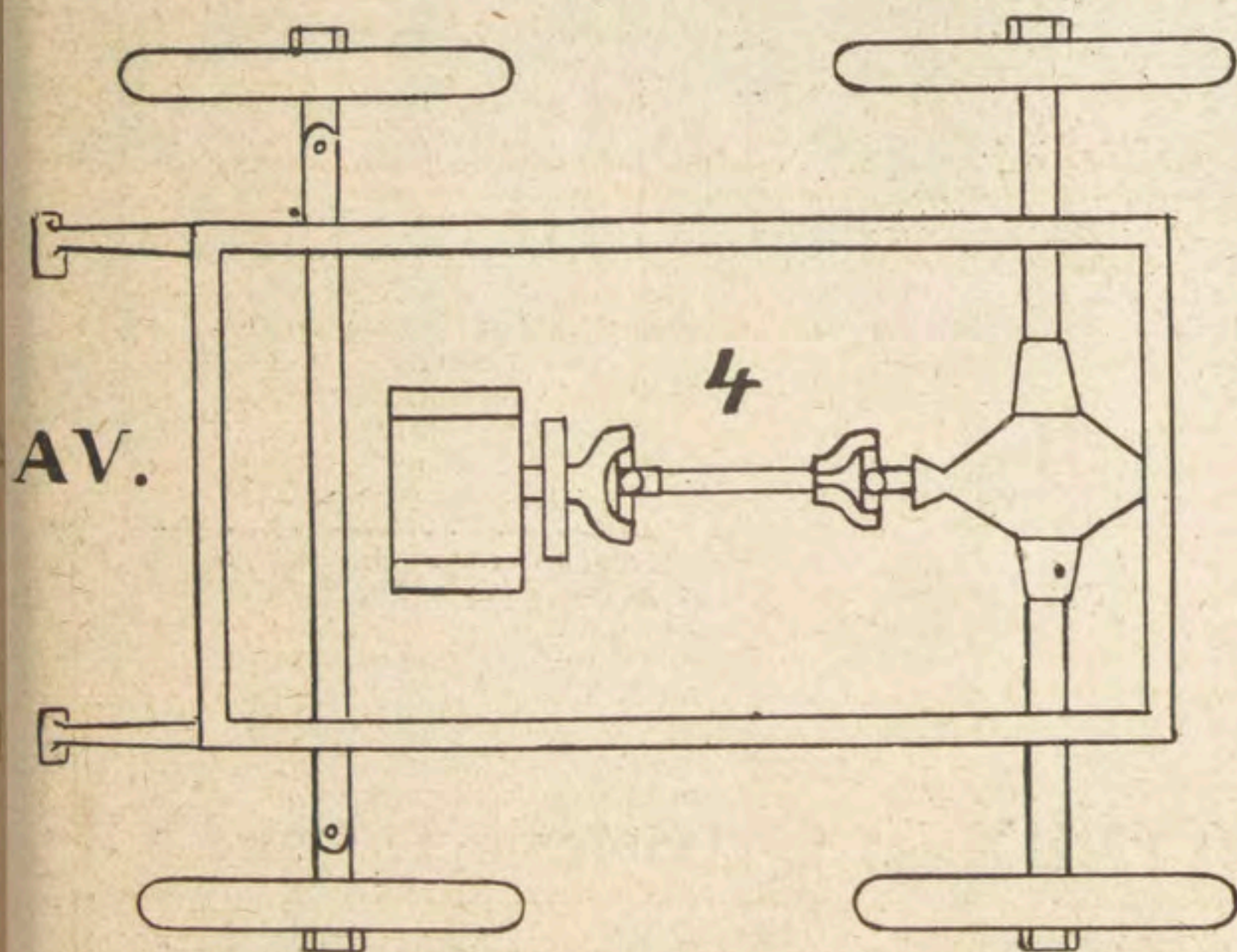
Il est bien certain que les voitures du type représenté sur la figure 1, avec moteurs sur les roues avant, sont encore extrêmement désavantagées à ce point de vue, sur celles du type 2 avec moteurs à l'arrière; mais les défauts de la commande par couronnes dentées, montées sur les roues, sont communs à ces deux systèmes.

Comme cas particulier du type n° 2, il existe la commande par deux moteurs placés dans les roues arrière et attaquant celles-ci sans engrenage intermédiaire; cette disposition, qui possède les défauts du type 2, moins ceux provenant des pignons présente l'avantage théorique de l'attaque directe de la roue.

Ensuite le châssis représenté schématiquement en 5 sur lequel le moteur et le différentiel forment un bloc rigide entièrement clos. Les axes du moteur et du différentiel sont alors parallèles et les engrenages de commande peuvent alors porter une denture à chevrons qui donne une marche silencieuse et douce qu'on chercherait vainement avec une denture droite. La supériorité de ce montage sur le système à cardans est donc dans la suppression de la cardan qui est un intermédiaire inutile et qui absorbe une partie de l'énergie; elle est aussi dans l'emploi de denture à chevrons.

Le croquis 3 est un système mixte qui tient des dispositifs précédents par ce fait qu'il n'a qu'un moteur; mais le différentiel tournant à grande vitesse, la transmission de la puissance aux roues se fait par des pignons calés sur celles-ci à la façon des voitures de la première catégorie comportant deux moteurs.

En somme, la préférence doit se porter sur le modèle 5. C. T.



A AUTEUIL & LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN



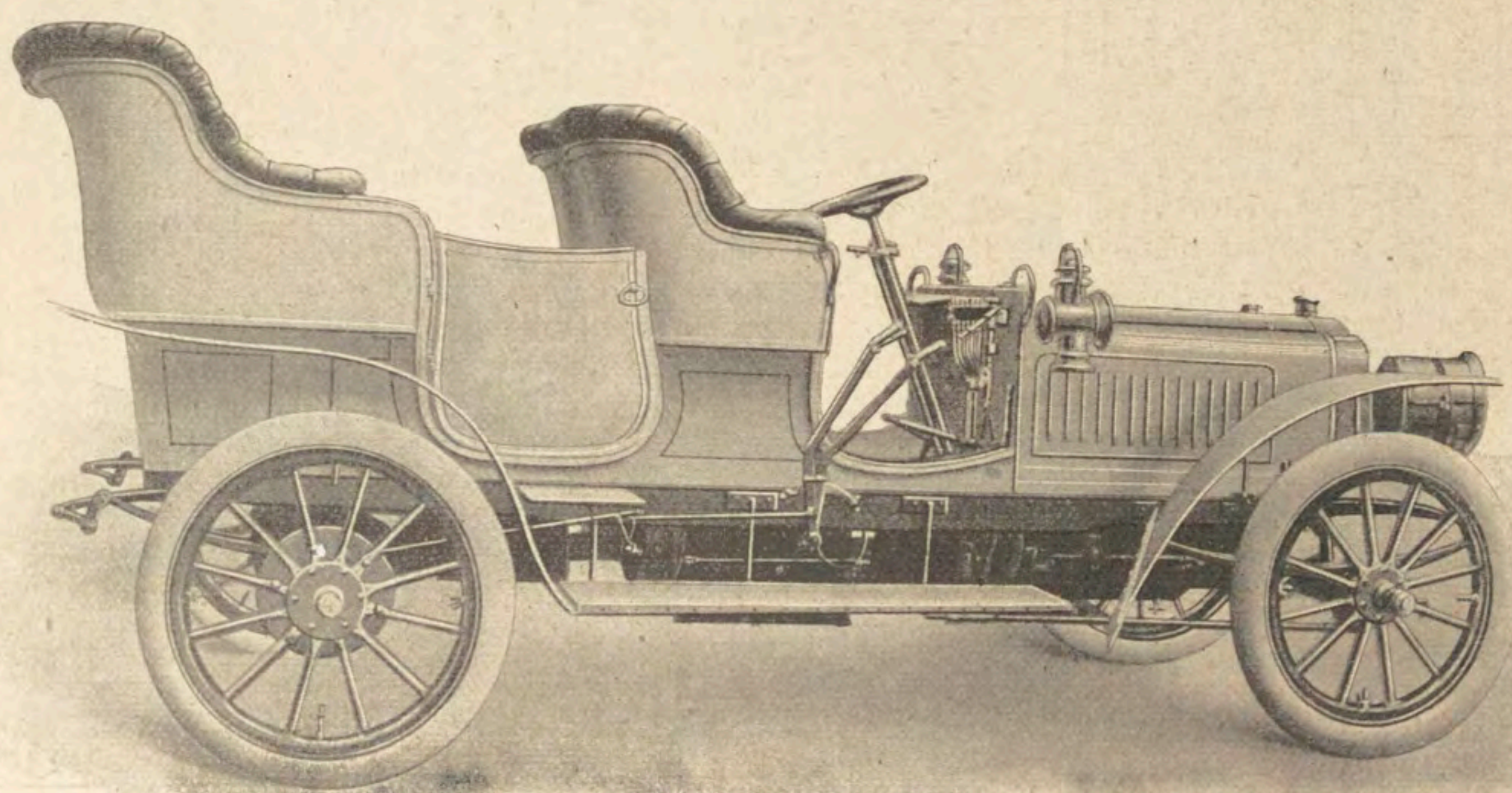
L'ARRIVÉE DU PRIX LA HAYE-JOUSSELIN (Prix hors série. — Steeple-chase. — 40.000 fr. — 5.500 m.)

Violon II, par Toujours et Victorine, à M. R. Douvreur, entraîné par Baresse et monté par Campbell, a gagné dimanche très brillamment le Prix La Haye-Jousselin. Cette importante épreuve n'avait réuni que cinq partants, et, sauf accident, la victoire de Violon II ne pouvait faire aucun doute. Cette victoire porte à 250.000 francs

les sommes gagnées en obstacles par le fils de Toujours. Violon II a couru trente et une fois et a gagné seize courses; cette proportion est superbe et très rare. Six fois Violon II a été victime d'accidents ou d'incidents de parcours qui lui ont coûté la victoire. Il n'a donc été battu que neuf fois sur sa valeur.

BOTIAUX

EXPOSITION
UNIVERSELLE
DE
ST-LOUIS
1904
MÉDAILLE
d'Or



USINE
MODÈLE :
20,
Rue Greffulhe
LEVALLOIS-
PERRET
(Seine)

Téléphone 535-48

Carrosserie Automobile de luxe

Voir les Types de 1905 exposés au Salon de l'Automobile. Stand Th. BOTIAUX et C^{ie} (Galerie 1, stand 2)